PORTRAIT DU TERRITOIRE

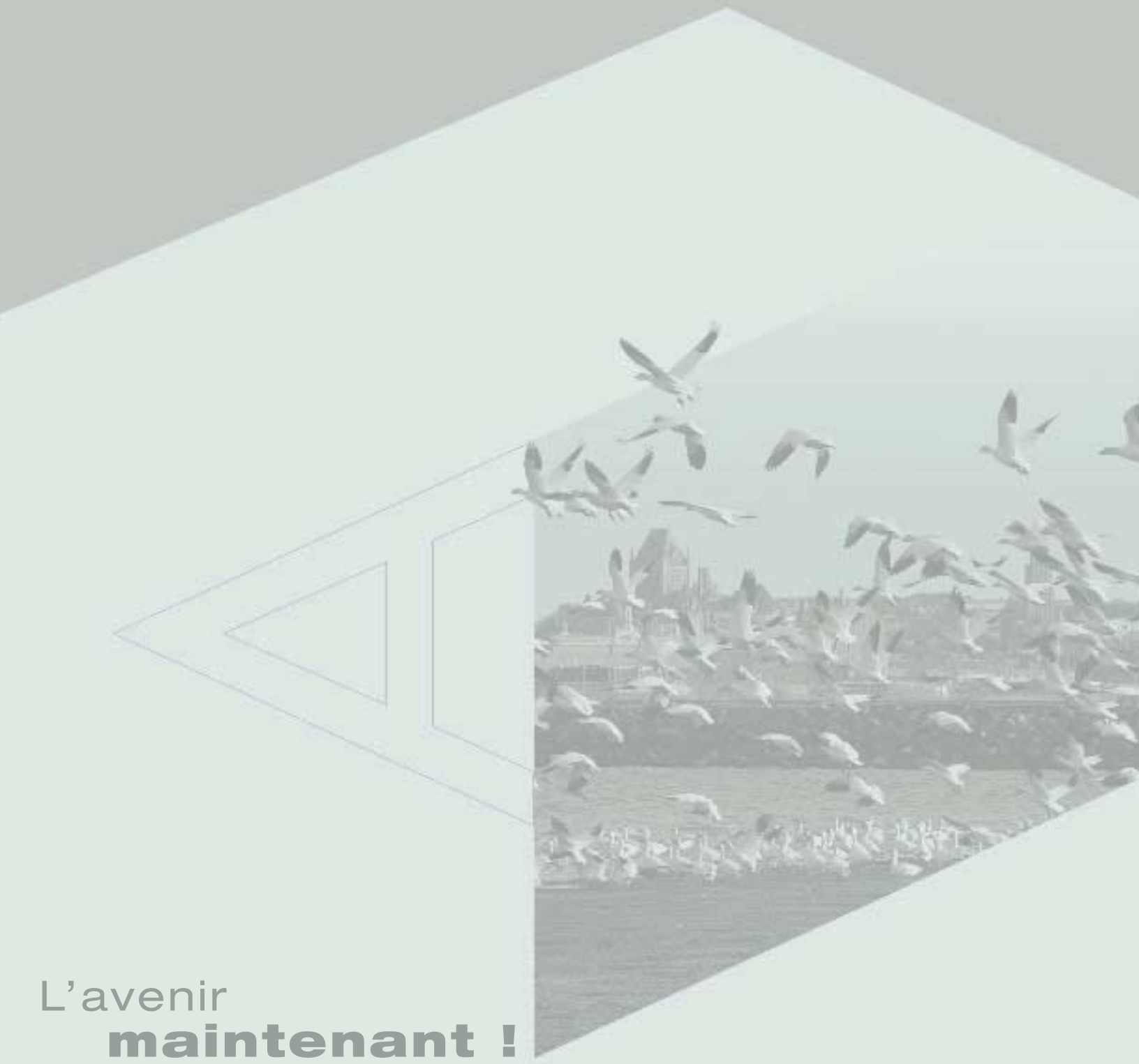
L'avenir
maintenant !

VILLE DE QUÉBEC

LISTE DES CARTES

1	Caractéristiques naturelles	19
2	Utilisation du sol	23
3	Photographie satellite été 2003	31
4	Milieux naturels d'intérêt	33
5	Bassins-versants	37
6	Contraintes naturelles	43
7	Ensembles, sites et parcours d'intérêt historique et patrimonial	51
8	Parcs et espaces verts publics	77
9	Densité résidentielle	91
10	Valeur moyenne du logement	93
11	Logement social	97
12	Nombre moyen de personnes par ménage	103
13	Répartition des logements selon l'année de construction	105
14	Équipements et services d'éducation primaire et secondaire	113
15	Équipements et services d'éducation collégiale et universitaire	115
16	Localisation des CLSC et des centres hospitaliers	119
17	Garderies	121
18	Réseau d'aqueduc	125
19	Réseau d'égout	129
20	Réseau routier existant	135
21	Réseau RTC existant	139
22	Circulation piétonne	145
23	Réseau cyclable existant	151
24	Infrastructures de transport	155
25	Répartition des secteurs d'emploi	169
26	Structure commerciale	171
27	Tertiaire moteur	177
28	Parcs, zones et secteurs industriels	181
29	Tourisme	185
30	Production animale	191
31	Production agricole	193
32	Activité agroforestière	195

PORTRAIT DU TERRITOIRE



L'avenir
maintenant !

MOT DE ODILE ROY

Avec la création de la nouvelle ville, nous avons hérité d'un territoire vaste, riche de multiples ressources et d'une communauté dynamique. Élaboré avec le concours de nos partenaires institutionnels, « Portrait du territoire » pose un regard détaillé sur Québec telle qu'elle était en 2001, au moment de sa constitution. Cet exercice nous a permis de faire des constats, mais surtout de mieux cerner les défis qui se présenteront à nous au cours des prochaines années.

En premier lieu, ce document appelle à la réflexion. Il présente les forces et les atouts d'une ville qui est tributaire des choix faits antérieurement dans un contexte, souvent stérile, de concurrence fiscale. Il dresse un portrait des enjeux concernant l'étalement urbain et le faible niveau de croissance de la population qui engendrent des coûts difficilement conciliables avec une perspective de développement durable.

Il s'agit d'un outil indispensable pour évaluer les impacts de nos décisions sur les générations futures. Il pourra servir de guide à l'intention des élus, sera une référence utile pour les personnes œuvrant en recherche et planification urbaines ainsi que pour les citoyens et citoyennes soucieux de l'avenir de notre communauté. Il permet de poser un regard lucide et responsable sur le développement de la ville de demain.

Odile Roy
Conseillère municipale
Membre du Comité exécutif
Responsable de l'aménagement du territoire

MOT DE FERNAND MARTIN

Le plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) est devenu, depuis son adoption unanime par le conseil de la Ville en juin 2005, le guide d'intervention sur l'ensemble du territoire de la Ville pour les vingt prochaines années.

Il était important que soit tracé, en préalable à l'élaboration du PDAD, le portrait détaillé d'une ville dont le territoire venait de prendre une nouvelle ampleur. Ce « Portrait du territoire » identifie, selon une approche par thématique, les constats et les enjeux de la ville et de ses arrondissements. Une analyse des caractéristiques de la population et l'esquisse d'un profil démographique pour Québec à l'horizon 2021 viennent compléter cette vue d'ensemble.

La Ville entend gérer son territoire selon les principes du développement durable. Les gestes qu'elle et ses partenaires poseront pour l'avenir devront prendre en compte les dimensions environnementales, sociales et économiques. Parmi ces trois composantes, le capital vert et bleu du territoire demeure un acquis exceptionnel mais fragile. L'approche retenue par la Ville d'une gestion durable de l'environnement devra assurer l'équilibre des écosystèmes. La forme urbaine de Québec révèle quant à elle les étapes successives de son développement. Il appartiendra à tous les acteurs de l'aménagement de garantir la protection et la mise en valeur des meilleurs témoignages de cette évolution.

Le document replace la question du développement résidentiel dans une perspective de faible croissance démographique. Devant cette réalité, la consolidation du territoire urbanisé devient une priorité. L'inventaire des infrastructures et des équipements publics existants donne par ailleurs la mesure des efforts que la Ville devra consentir pour maintenir la qualité de ses services. Plusieurs lacunes dans les infrastructures et les aménagements urbains devront être comblées. De plus, dans une optique de gestion intégrée des déplacements des personnes et des marchandises, la Ville entend mieux répartir les activités sur le territoire et s'assurer de les rendre accessibles autrement qu'en voiture, notamment par le transport collectif, la marche et le vélo. L'examen de ses potentiels économiques lui a par ailleurs permis d'anticiper les besoins que généreront sa croissance et la poursuite de sa diversification.

Mémoire vivante de quatre siècles d'histoire, la ville se réinvente chaque jour sous les yeux ébahis de nos propres enfants. Il nous appartient de voir à ce que cet émerveillement soit ininterrompu.

Fernand Martin, urbaniste
Directeur
Service de l'aménagement du territoire

COORDINATION ET RÉDACTION

Service de l'aménagement du territoire, Ville de Québec

SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Fernand Martin, directeur

Équipe PDAD

Denis Jean, coordonnateur

Diane Collin, urbaniste
David Duval, urbaniste
Caroline Houde, urbaniste
Édouard La France, urbaniste

Hervé Chapon, conseiller en communication

Michel Côté, stagiaire professionnel en urbanisme

Clément Bédard, technicien en aménagement
Angèle Boily, technicienne en aménagement
Julie Bouchard, technicienne en géomatique
Michel Genest, technicien à la recherche
Michel Marcoux, technicien en géomatique

Joanne Côté, secrétaire

Collaborateurs du Service

Division de l'urbanisme

Jacques Dompierre, directeur

Richard Noël, coordonnateur – harmonisation de la réglementation
Serge Bédard, urbaniste
Marie-France Pagé, urbaniste
Sébastien Paquet, urbaniste
Loubna Sefrioui, conseillère en urbanisme
Caroline Tremblay, urbaniste
Sonia Tremblay, urbaniste

Marcel Hamel, technicien en cartographie
Charlotte Roy, technicienne en aménagement

Division du transport

Marc des Rivières, directeur
Benoit Andrews, analyste en planification du transport

Division du design, de l'architecture et du patrimoine

Francine Bégin, directrice

Robert Caron, historien d'art
Yvon Fontaine, architecte
William Moss, archéologue principal
Peter Murphy, architecte
Emilio Romero, architecte

Richard Desrosiers, technicien en architecture
Benoit Fiset, technicien
André Tanguay, dessinateur

Autres collaborateurs

Service du développement économique
Service de l'environnement
Service de l'ingénierie
Service des affaires juridiques
Service des loisirs, des sports et de la vie communautaire
Les Directions des arrondissements

Comités consultatifs

Commission consultative sur le schéma d'aménagement

Odile Roy, conseillère municipale, présidente de la commission

Ann Bourget, conseillère municipale
Raymond Cantin, citoyen
André P. Demers, citoyen
Jean-Luc Duclos, conseiller municipal
Paul Gardon, conseiller municipal
Gina Gaudreault, citoyenne
Jean-Marie Laliberté, conseiller municipal
Pierre Léveillée, citoyen
Évangéline Lévesque, citoyenne
Sébastien Lord, citoyen
André Moisan, citoyen
Guillaume Neveu, citoyen
Geneviève Vachon, citoyenne
Jérôme Vaillancourt, citoyen

Comité des plans et politiques

Claude Achim, Service de la sécurité civile
Christian Boily, Service de l'ingénierie
Pierre Bouvier, Réseau de transport de la Capitale
Pierre Breton, Service de l'environnement
Jean-Claude Fréchette, Service de la planification et du développement organisationnel
Denis Gervais, Commissariat aux relations internationales
Pierre-Paul Gingras, Service de la planification et du développement organisationnel
Agathe Goulet, Service du développement économique
France Lessard, Office du tourisme et des congrès
Gilles Matte, Service des loisirs, des sports et de la vie communautaire
Lauraine Montreuil, Service de la culture
Richard Sévigny, Service des communications

Table de concertation en gestion du territoire

Serge Viau, président
Simon-Pierre Drolet, directeur
Nathalie Prud'homme, La Cité
Alain Thériault, Les Rivières
Marie-France Loiseau, Sainte-Foy-Sillery
Pierre Hotte, Charlesbourg
Dominique Gariépy, Beauport
Richard Bourget, Limoilou
Christiane Dufresne, La Haute-Saint-Charles
Luc Bérubé, Laurentien

CONCEPTION GRAPHIQUE DES CARTES

Bruno Roy, graphiste

ÉDITION

Ville de Québec,
Service de l'aménagement du territoire
Septembre 2005

TABLE DES MATIÈRES

1. La nouvelle ville, Constats et enjeux

QUÉBEC, UNE VILLE EN DEVENIR 17

LA POPULATION DE LA VILLE DE QUÉBEC SOMMAIRE DES POINTS SAILLANTS 27

UNE GESTION DURABLE DE L'ENVIRONNEMENT 29

- les milieux naturels et la forêt urbaine 30
- l'eau et la gestion par bassin versant 36
- les contraintes naturelles et anthropiques 42
- la qualité de l'air 47

LA PROTECTION ET LA MISE EN VALEUR DE L'ESPACE URBAIN, DU PATRIMOINE ET DU PAYSAGE URBAIN 49

- la protection et la mise en valeur des paysages, panoramas et percées visuelles 50
- la qualité de la forme urbaine 56
- les ensembles d'intérêt patrimonial 59
- le patrimoine archéologique 63
- le patrimoine religieux : les églises et les propriétés institutionnelles 66
- la qualité de l'arhitecture 69
- l'intégration des infrastructures hydroélectriques et l'enfouissement des réseaux câblés 71

LA QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE 75

- l'offre d'activités et d'équipements de loisirs 76
- le développement culturel et artistique 82
- la sécurité urbaine 86

LA FONCTION RÉSIDENTIELLE 89

l'offre résidentielle 90

les milieux résidentiels à revitaliser ou à consolider 101

les développements sans services 108

LES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS PUBLICS 111

les équipements et les services d'éducation 112

les équipements et les services de santé 118

les réseaux d'aqueduc et d'égout 124

LA GESTION DES DÉPLACEMENTS 133

la consolidation du réseau routier 134

le renforcement du transport en commun 138

la circulation piétonne 143

la pratique du vélo 148

les services et infrastructures de transport ferroviaire 153

les services maritimes et les infrastructures portuaires 158

les services aériens et les infrastructures aéroportuaires 161

le transport multimodal de marchandises 163

LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE 167

le commerce au détail 168

les services 175

l'industrie 180

le tourisme 184

LE POTENTIEL AGROFORESTIER.. 189

la mise en valeur du territoire agroforestier et de ses potentiels 190

la protection de la zone agricole et de ses activités 199

la gestion des impacts associés aux activités agricoles 201

2. Les arrondissements
de la ville de Québec

LA CITÉ 203

les grands enjeux d'aménagement et les projets urbains 207

BEAUPORT 231

les grands enjeux d'aménagement et les projets urbains 234

LES RIVIÈRES 211

les grands enjeux d'aménagement et les projets urbains 213

LIMOILOU 237

les grands enjeux d'aménagement et les projets urbains 239

SAINTE-FOY–SILLERY 217

les grands enjeux d'aménagement et les projets urbains 220

LA HAUTE-SAINT-CHARLES 243

les grands enjeux d'aménagement et les projets urbains 246

CHARLESBOURG 225

les grands enjeux d'aménagement et les projets urbains 228

LAURENTIEN 249

les grands enjeux d'aménagement et les projets urbains 252

3. La population de la ville de Québec
et de ses arrondissements

RÉSUMÉ
ET POINTS SAILLANTS 257

TENDANCES RÉCENTES 263

LA POPULATION 264

- effectifs 264
- densité 265
- âge moyen et âge médian 267
- population âgée de 14 ans et moins 268
- population âgée de 15 à 24 ans 269
- population âgée de 25 à 44 ans 270
- population âgée de 45 à 64 ans 271
- population âgée de 65 ans et plus 272
- évolution des naissances entre 1991 et 2001 dans la ville de Québec et la CMQ 273
- évolution annuelle des décès entre 1991 et 2001 dans la ville de Québec et la CMQ 273
- accroissement naturel de 1991 à 2001 dans la ville de Québec et dans la CMQ 274
- taux d'accroissement naturel de 1991 à 2001 dans la ville de Québec et la CMQ 275
- migrations internes et externes selon les arrondissements, 1991-1996 et 1996-2001 276
- migrations internes et externes entre 1996 et 2001 277
- immigration internationale 277

MÉNAGES ET FAMILLES 279

nombre de ménages 280

nombre moyen de personnes par ménage 280

personnes seules 281

évolution comparée du nombre de ménages et de la population 1991-1996-2001 282

ménages familiaux 283

familles avec enfants 284

nombre d'enfants à la maison 285

jeunes enfants (moins de 6 ans) 286

familles monoparentales 287

SCOLARITÉ 289

personnes ayant terminé des études universitaires 289

personnes n'ayant pas atteint la 9e année en 2001 291

les autres niveaux d'étude en 2001 292

MAIN-D'ŒUVRE 297

taux de chômage 297

taux d'activité 298

répartition de la main-d'œuvre et des emplois selon l'arrondissement du lieu de travail 299

répartition de la main-d'œuvre selon l'arrondissement de résidence 300

REVENU 301

revenu moyen des particuliers 301

revenu moyen des ménages 303

HABITATION 305

logements occupés par des locataires consacrant plus de 30 % de leur revenu à se loger 305

logements occupés par des propriétaires consacrant plus de 30 % de leur revenu à se loger 307

coût mensuel moyen du logement locatif 308

moyenne des dépenses liées à la propriété 309

valeur des logements en 2001 310

MOBILITÉ QUOTIDIENNE SELON L'ÂGE ET LE SEXE 313

évolution de la mobilité selon l'âge et le sexe 313

évolution de la mobilité selon l'âge et le sexe chez les personnes âgées de 65 ans et plus 314

modes de transport utilisés selon l'âge et le sexe en 2001 314

destinations principales en 2001 par aire de diffusion 318

FUTURS POSSIBLES 319

PRÉVISIONS DÉMOGRAPHIQUES 321

les prévisions de l'ISQ 321

du bon usage des prévisions démographiques 324

VIEILLISSEMENT OU MATURATION ? 327

FÉMINISATION DE LA VIE PUBLIQUE 329

féminisation de la main-d'œuvre 329

féminisation de l'enseignement supérieur 330

féminisation de la sphère sociopolitique 330

conséquences démographiques de la féminisation 330

FAITS PORTEURS D'AVENIR AU NIVEAU DES ARRONDISSEMENTS 331

le paradoxe de la stabilité nourrie par le mouvement 331

un renversement fort prometteur des soldes migratoires 331

une maturation démographique qui incite à la consolidation des milieux de vie 333

L'ORGANISATION SOCIALE DU TERRITOIRE 335

cercles concentriques et pointes de tarte 335

évolution des disparités de revenu 336

plusieurs pôles, des axes et des corridors 339

L'ÉCONOMIE ET LA DÉMOGRAPHIE, DEMAIN 341

les effets conjoncturels 341

les effets structurels 342

CONCLUSION :
UNE CROISSANCE LENTE FACILITE LE DÉVELOPPEMENT DURABLE 343

BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE 345

Liste des tableaux

Tableau 1
Sources et types de contraintes anthropiques sur le territoire de la Ville de Québec 45

Tableau 2
Nombre de jours où l'ozone a dépassé 80 ppb, par région administrative, entre mai et septembre, Québec, 1991-2001 47

Tableau 3
Église de catégorie I 68

Tableau 4
Projets particuliers ou protocoles d'enfouissement par arrondissement 72

Tableau 5
Répartition des parcs publics par arrondissement 76

Tableau 6
Terrains de sport sur le territoire de la Ville de Québec 79

Tableau 7
Plan directeur d'aménagement et de développement 96

Tableau 8
Nombre d'établissements liés à l'éducation sur le territoire de la ville de Québec 117

Tableau 9
Sources de revenus du RTC 138

Tableau 10
Artères commerciales identifiées comme prioritaires par la Ville de Québec 173

Tableau 11
Les édifices à bureaux de plus de 1 000 m^2 175

Tableau 12
Hôtels et gîtes de la Ville de Québec par catégorie 184

Tableau 13
Superficie de l'activité agricole 190

Tableau 14
Principales productions agricoles en fonction des revenus agricoles bruts estimés, 1996 197

Tableau 15
Âge moyen des exploitants agricoles 197

Tableau 16
Principales productions des fermes 198

Tableau 17
Population selon l'âge médian et l'âge moyen 268

Tableau 18
Groupes d'âge de la population 269

Tableau 19
Migration interne entre les arrondissements de Québec 276

Tableau 20
Enfants à la maison 286

Tableau 21
Familles 288

Tableau 22
Population de 20 ans et plus selon le plus haut niveau de scolarité atteint 290

Tableau 23
Population de 15 ans et plus selon l'activité 299

Tableau 24
Logements privés non agricoles hors réserve selon la tenure 307

Tableau 25
Distance moyenne entre le centre et les résidences 333

Tableau 26
Revenu moyen des ménages 337

Tableau 27
Revenu moyen des particuliers – Hommes 338

Tableau 28
Revenu moyen des particuliers – Femmes 338

Liste des graphiques

Graphique 1
Évolution du tonnage manutentionné au port de Québec 159

Graphique 2
Nombre total de passagers accueillis au port de Québec 159

Graphique 3
Population totale 265

Graphique 4
Densité de population en 2001 266

Graphique 5
Population des 15-24 ans par arrondissement 270

Graphique 6
Population des 25-44 ans par arrondissement 271

Graphique 7
Population des 45-64 ans par arrondissement 272

Graphique 8
Naissances 273

Graphique 9
Accroissement naturel (en nombre) 274

Graphique 10
Accroissement naturel (en pourcentage) 275

Graphique 11
Immigrants en 2001 278

Graphique 12
Nombre moyen de personnes par ménage 281

Graphique 13
Ménages de 1 personne 282

Graphique 14
Évolution de la population et des ménages
entre 1991 et 2001 283

Graphique 15
Nombre moyen de personnes par famille 285

Graphique 16
Familles monoparentales 288

Graphique 17
Population de 20 ans et plus ayant fait
des études universitaires 291

Graphique 18
Population de 20 ans et plus n'ayant pas
atteint la 9e année 292

Graphique 19
Personnes ayant atteint des niveaux d'étude
de la 9e à la 13e année 293

Graphique 20
Personnes détenant un certificat ou un diplôme
d'une école de métiers 294

Graphique 21
Personnes ayant fait des études collégiales 295

Graphique 22
Population active de 20 ans et plus
Chômage, activité et emploi 298

Graphique 23
Revenu moyen des hommes 302

Graphique 24
Revenu moyen des femmes 302

Graphique 25
Revenus moyen et médian des ménages 303

Graphique 26
Logements occupés par des locataires déboursnat plus
de 30 % de leur revenu pour le loyer 306

Graphique 27
Loyer moyen des logements privés occupés
par des locataires 309

Graphique 28
Moyenne mensuelle des dépenses de propriété 310

Graphique 29
Valeur moyenne des logements 311

Graphique 30
Déplacement en voiture (conducteur seulement) en 2001 315

Graphique 31
Déplacement en transport en commun en 2001 316

Graphique 32
Déplacement en vélo en 2001 316

Graphique 33
Déplacement à pieds en 2001 317

Graphique 34
Projections démographiques de la ville de Québec 322

Liste des cartes

1 Caractéristiques naturelles 19
2 Utilisation du sol 23
3 Photographie satellite été 2003 31
4 Milieux naturels d'intérêt 33
5 Bassins versants 37
6 Contraintes naturelles 43
7 Ensembles, sites et parcours d'intérêt historique et patrimonial 51
8 Parcs et espaces verts publics..... 77
9 Densité résidentielle 91
10 Valeur moyenne du logement 93
11 Logement social 97
12 Nombre moyen de personnes par ménage 103
13 Répartition des logements selon l'année de construction ... 105
14 Équipements et services d'éducation primaire et secondaire 113
15 Équipements et services d'éducation collégiale et universitaire 115
16 Localisation des CLSC et des centres hospitaliers 119
17 Garderies 121
18 Réseau d'aqueduc 125
19 Réseau d'égout 129
20 Réseau routier existant 135
21 Réseau RTC existant 139
22 Circulation piétonne 145
23 Réseau cyclable existant 151
24 Infrastructures de transport 155
25 Répartition des secteurs d'emploi 169
26 Structure commerciale 171
27 Tertiaire moteur 177
28 Parcs, zones et secteurs industriels 181
29 Tourisme 185
30 Production animale 191
31 Production agricole 193
32 Activité agroforestière 195

1

LA NOUVELLE VILLE, CONSTATS ET ENJEUX

QUÉBEC, UNE VILLE EN DEVENIR

La fondation de Québec

De capitale coloniale à capitale provinciale, Québec s'est vue attribuer ce rôle presque continûment au cours de ses quatre siècles d'existence. Berceau de la civilisation française en Amérique et métropole commerciale jusqu'en 1850, Québec était à l'époque toute désignée pour ce statut. Sa situation géographique à l'entrée du Saint-Laurent faisait d'elle l'une des portes d'entrée du continent et le cap Diamant, une place forte stratégique.

De par sa topographie accidentée et une nature omniprésente, Québec se distingue par une structure territoriale irrégulière qui, vue du ciel, fait apparaître des falaises, des méandres, des dépressions et des plateaux. Ces paysages remarquables résultent de la rencontre spectaculaire des montagnes des Laurentides, du plateau de Québec / Sainte-Foy découpé par le fleuve dans le massif des Appalaches et de la plate-forme du Saint-Laurent.

Voir carte 1, Caractéristiques naturelles.

Fondée par Champlain en 1608, Québec — qui signifie « là où le fleuve rétrécit » – se développe très lentement sous le Régime français. En 1663, elle est déclarée officiellement capitale de la colonie et compte 2 000 habitants. Elle devient donc le lieu du pouvoir en Nouvelle-France, son centre judiciaire, administratif, religieux ainsi que la plaque tournante du commerce de la fourrure. L'activité commerciale reste concentrée à la Basse-Ville, près du port du Cul-de-Sac.

L'apport des communautés religieuses dans le développement de Québec est sans équivoque. Leur implication dans l'éducation, la santé et dans l'identification des valeurs morales leur procure un certain pouvoir au sein de la colonie. Les Ursulines, les Augustines et les Jésuites fondent les premières institutions dont deux écoles et un hôpital.

Née sur les rives du fleuve, la trame urbaine de la ville, d'abord circonscrite stratégiquement à la pointe du cap, se poursuivra par l'implantation de petits noyaux villageois dans les plaines, les vallées et le long des cours d'eau voisins. Le chemin Sainte-Foy, le chemin Saint-Louis, le chemin de la Canardière, l'avenue Royale, le boulevard Saint-Joseph, le boulevard Sainte-Anne et la 1re Avenue, premières voies de communication entre la ville et les villages, comptent aussi parmi les premiers axes de l'armature urbaine actuelle.

Une nouvelle destinée

La conquête anglaise de 1763 marque un nouveau tournant dans l'histoire de la ville. Québec conserve son statut de capitale, d'abord du Bas-Canada à partir de 1791, puis du Canada-Uni pendant six ans, entre les années 1841 et 1867. Sous le Régime anglais, elle devient la pierre d'assise du système

de défense britannique, notamment en raison de la construction de la Citadelle en 1831, et le pivot du commerce du bois afin de ravitailler la flotte anglaise. De 1790 à 1860, le port de Québec fourmille d'activités et jouit pendant ces 70 années d'une prospérité inégalée. À la même période, plusieurs scieries et chantiers de construction navale s'établissent le long du Saint-Laurent entre les rivières Montmorency et du Cap Rouge. La ville a véritablement le vent dans les voiles. Le commerce florissant du bois et les nombreux groupes d'immigrants qui arrivent au port de Québec accroissent sensiblement la population, évaluée à 60 000 personnes en 1860.

Première université francophone d'Amérique, l'Université Laval est fondée en 1852, à la demande des Évêques canadiens qui confient au Séminaire de Québec le mandat de sauvegarder la culture canadienne-française. Composée à l'origine de quatre facultés, le quartier latin accueille les nouveaux bâtiments érigés pour accueillir ces fonctions.

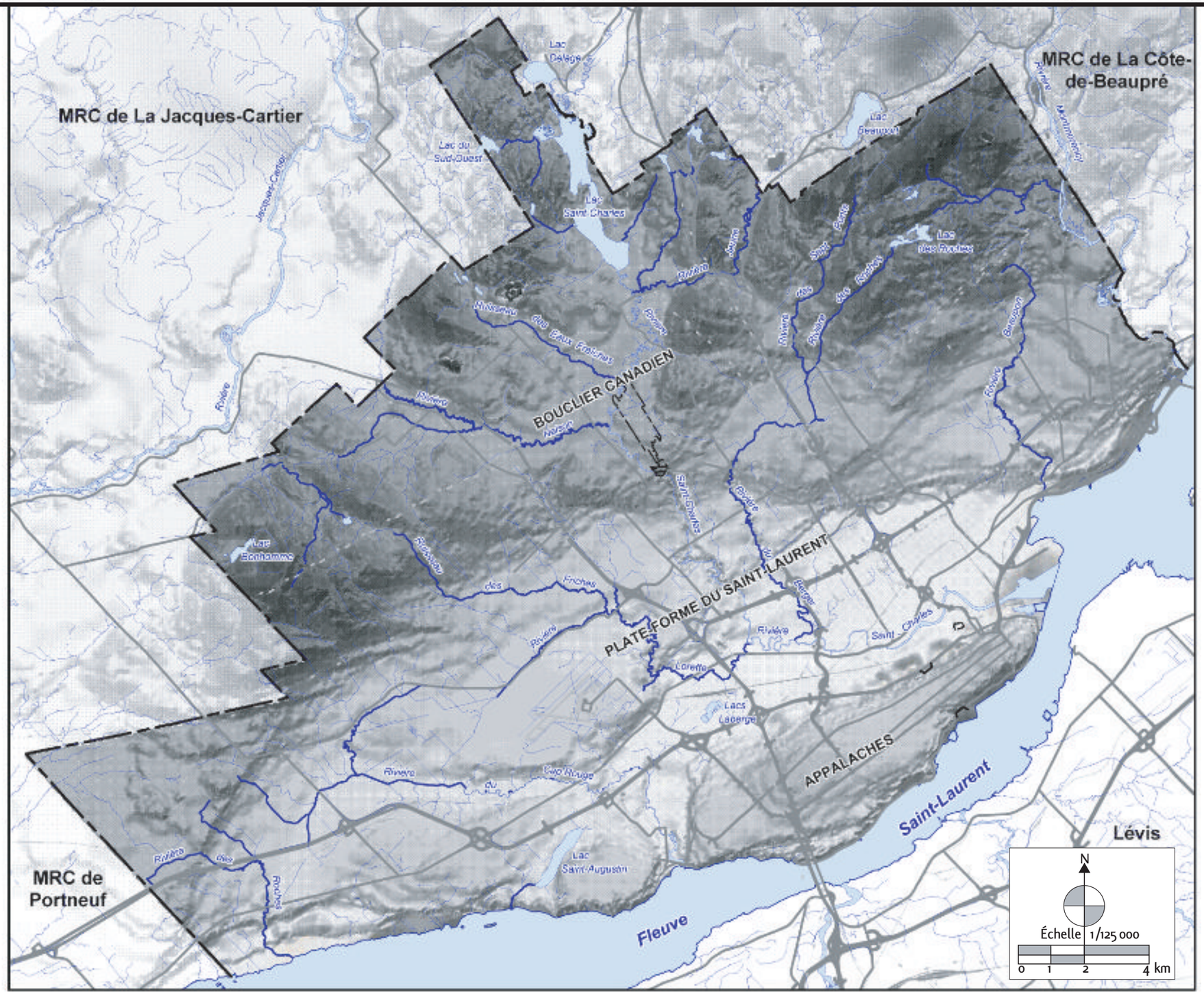
Les grands changements

Québec subira une profonde mutation durant la seconde moitié du XIX^{e} siècle et les premières années du XX^{e} siècle avec l'avènement du chemin de fer et de l'électricité mais aussi les changements socio-politiques induits par la Confédération, le départ de la garnison britannique et la première guerre mondiale. En 1865, la ville perd son statut de capitale canadienne au profit d'Ottawa, ce qui entraîne l'exode des fonctionnaires et des hommes politiques vers la nouvelle capitale. Elle regagne ce statut deux ans plus tard, au moment de la Confédération, et devient cette fois capitale provinciale. En 1871, elle subit toutefois une nouvelle saignée d'effectifs lors du départ de la garnison britannique. Pire encore, Québec perd la guerre économique que lui livre Montréal. Le creusage du chenal permet désormais aux transatlantiques de se rendre jusqu'à la métropole et, comme le commerce se réoriente vers les États-Unis, Montréal devient le pivot des exportations et s'industrialise rapidement. Les activités portuaires périclitent et la capitale effectue une difficile transition de l'ère commerciale à l'ère industrielle. Elle parvient lentement à se redresser grâce à des fabriques locales de chaussures, de céramique, de corsets et de tabac.

Reliée tardivement à Montréal par le réseau de chemin de fer du Grand Tronc en 1879, son raccordement l'année suivante aux lignes de chemin de fer de la rive sud, du Bas-Saint-Laurent, du Saguenay–Lac-Saint-Jean et de Charlevoix lui permet de s'imposer comme le centre industriel régional de tout l'est de la province. Plusieurs édifices de prestige sont érigés à cette époque dont l'Hôtel du Parlement sur la future colline Parlementaire en 1885 et le château Frontenac en 1893.

Le XX^{e} siècle, un vent de prospérité

À la fin du 19^{e} siècle, Québec est une métropole régionale de commerce et de services et, de surcroît, s'affirme en tant que ville culturelle et touristique. Relancée par une activité industrielle très florissante, elle est reconnue au début du XX^{e} siècle comme l'une des principales villes industrielles du Canada. Malgré l'importance de Montréal au plan de l'économie portuaire, la ville souhaite maintenir sa présence dans ce domaine par l'ajout d'un second port à l'anse au Foulon. Avec la construction du pont de Québec, les deux rives du fleuve sont enfin reliées au début des années 1920.



VILLE DE QUÉBEC

La popularité de l'Université Laval et la multiplication de ses facultés à partir de 1920 incitent les dirigeants à quitter le Vieux-Québec. Le déplacement des activités de l'Université à l'ouest de la ville vers la fin des années 1940 permet l'expansion du campus à Sainte-Foy et l'établissement d'une véritable cité universitaire.

L'économie des villages localisés au nord de Québec – Lac-Saint-Charles, Loretteville, L'Ancienne-Lorette et Saint-Gérard-Majella (Val-Bélair) – demeure centrée sur l'activité primaire du bois et de la culture pour répondre aux besoins de toute la région. Des fabriques – tannerie, ganterie – procurent du travail aux résidants de ces secteurs. Le futur Val-Bélair tire profit de sa proximité avec la base militaire de Valcartier pendant la Seconde Guerre mondiale. À Charlesbourg, les habitants vivent de la production agricole. Les résidants de Cap-Rouge et de Beauport travaillent dans les industries du centre ou à la ferme expérimentale du gouvernement fédéral, en activité de 1920 à 1940.

La vocation commerciale de la capitale s'affirme vers les années 1930, et c'est dans le quartier Saint-Roch que culmine le commerce de gros et de détail, alors que la production manufacturière stagne en raison de la crise financière. La deuxième moitié du XX^{e} siècle est plutôt marquée par le développement d'une économie axée sur les services, la finance, les assurances et le commerce. C'est à cette époque qu'est créé le parc Saint-Malo (1946), premier d'une longue série de parcs industriels implantés le long des principales voies d'accès de la ville.

L'administration publique, de taille très modeste sous Duplessis, prend un essor considérable à partir de la Révolution tranquille et devient un levier économique qui change le visage de la capitale. On y construit des dizaines d'immeubles à bureaux qui transforment le paysage urbain – l'intervention la plus spectaculaire, celle de la colline Parlementaire, exige la démolition de plusieurs immeubles à logements – et drainent vers Québec 30 000 fonctionnaires en 20 ans, ce qui stimule le commerce local et l'industrie hôtelière. Québec, depuis toujours prisée par les touristes en raison de son cachet européen, renforce encore davantage ce pôle de croissance au fil des ans.

Après avoir doublé de 1900 à 1930, la population de la capitale augmente très légèrement pour atteindre 172 000 habitants en 1961. Le centre-ville est délaissé par une partie de ses résidants qui optent pour les secteurs résidentiels de banlieue, alors en pleine période de croissance.

L'expansion du territoire

La région se développe rapidement avec la construction d'un réseau d'autoroutes, achevé au début des années 1980 et conçu pour une agglomération d'un million d'habitants. S'éloignant dès lors du mode de développement traditionnel, ces méga-projets ont des conséquences majeures sur l'aménagement du territoire. Ils créent des tranchées importantes dans la trame urbaine, isolent certains quartiers et favorisent l'étalement urbain. Ils engendrent la dégradation du milieu naturel, modifient le cadre naturel et paysager de plusieurs secteurs et coupent les liens avec le littoral. Des résidants sont expropriés, notamment lors de la construction du boulevard Charest et de l'autoroute Dufferin-Montmorency.

C'est donc toute la région qui se transforme. Combinée aux programmes gouvernementaux d'accès à la propriété, la rapidité des déplacements intra-urbains rend la vie en banlieue encore plus attrayante. Le faible coût des terrains et la facilité des déplacements favorisent l'implantation, dès les années 60, des premiers centres commerciaux en périphérie. Ce phénomène répandu dans toute l'Amérique du Nord atteint une ampleur sans précédent à Québec, où l'explosion de l'activité commerciale la conforte dans son rôle de métropole régionale du commerce des biens et des services. Tout comme le centre-ville, les centres de villages de la région perdent leur vitalité au profit de ces grands centres commerciaux.

Affaiblie par une fonction publique déprimée depuis la crise économique des années 1980, la Ville décide de miser sur les technologies de pointe pour diversifier son économie. Le nouveau parc technologique du Québec-Métropolitain voit le jour en 1987. Il abrite des entreprises et des centres de recherche en lien étroit avec l'Université Laval tels l'Institut national d'optique, chef de file mondial dans le domaine et qui travaille de concert avec le Centre d'optique, photonique et laser de l'Université. Le boulevard Charest devient un axe majeur d'emplois des secteurs industriels et du commerce de gros établis à l'intérieur d'un corridor de parcs industriels. Le boulevard Laurier et la zone Lebourgneuf concentrent également de nombreux édifices à bureaux et des centres commerciaux d'envergure. Plusieurs entreprises commerciales reliées aux technologies de l'information de même que des institutions d'enseignement s'installent dans le quartier Saint-Roch vers la fin des années 1990, grâce aux initiatives du gouvernement du Québec et aux efforts de la Ville. La capitale réussit donc à s'imposer dans la région dans le domaine du commerce et des nouvelles technologies.

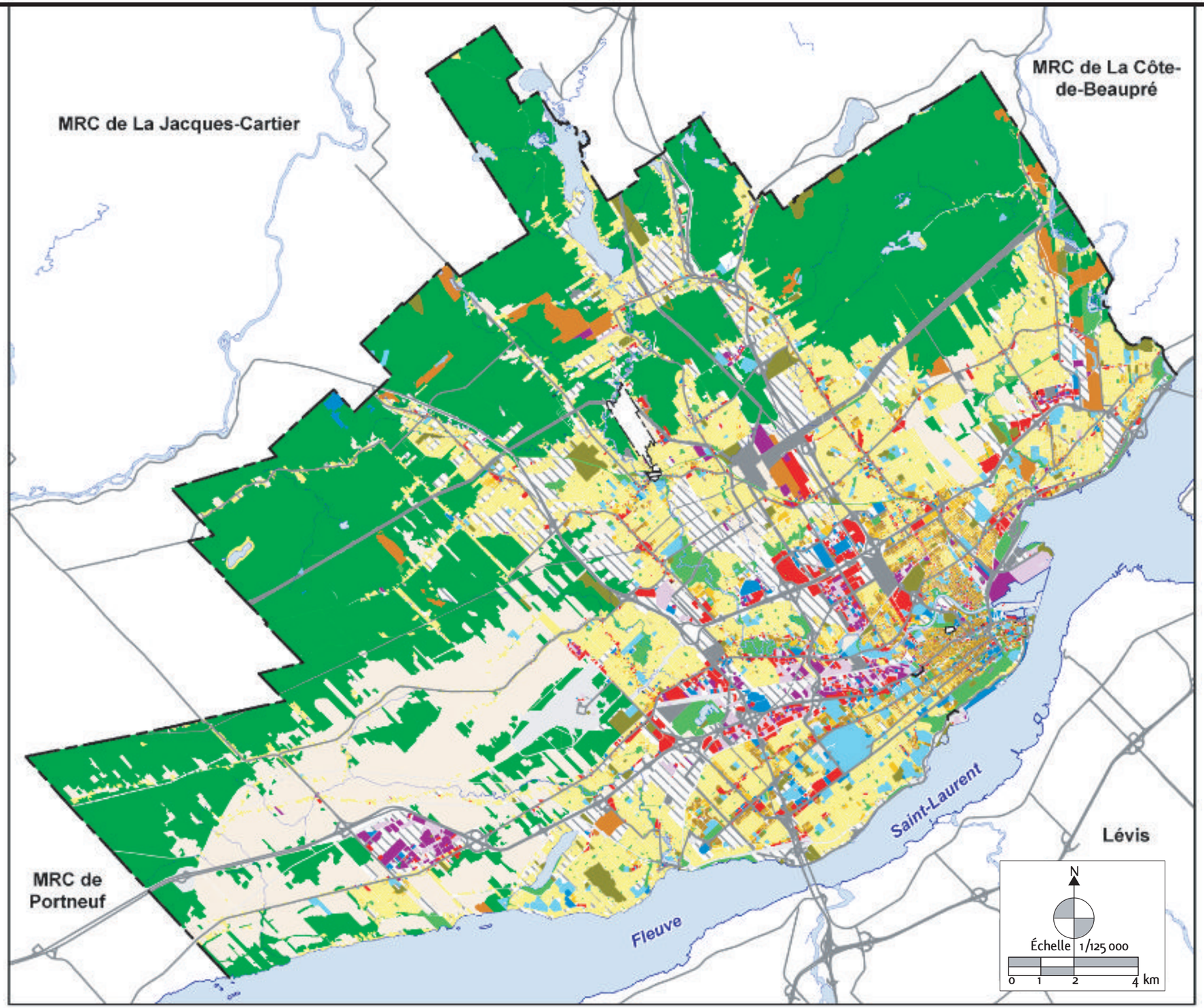
Consciente de la valeur du patrimoine bâti de la ville, l'administration municipale effectue en 1980 des travaux de restauration majeurs dans le Vieux-Québec, son cœur historique. Cette intervention contribue à l'affluence touristique dans ce secteur, décrété site du patrimoine mondial en 1985 par l'UNESCO. Toujours animée par le désir de mettre en valeur ses bâtiments patrimoniaux et son histoire, la Ville procède depuis quelques années à des fouilles archéologiques à l'îlot des Palais, jadis le palais et les dépendances de l'Intendant de la Nouvelle-France, en vue d'en faire un haut lieu de commémoration de l'acte d'implantation de la présence française en Amérique.

En 2002, la Ville de Québec regroupe son territoire à celui des 12 municipalités. Ce nouveau découpage territorial correspond à celui de la Communauté urbaine de Québec créée en 1969 pour répondre aux besoins d'une région alors en plein développement. La population entérine cette fusion par un référendum, à l'exception des anciennes municipalités de Saint-Augustin-de-Desmaures et de L'Ancienne-Lorette. Avec un demi-million de personnes réparties dans huit arrondissements, la Ville unifiée peut désormais planifier, dans une même vision d'ensemble, l'organisation de son vaste territoire.

Aujourd'hui, le profil urbain de Québec continue d'évoluer avec le développement commercial et industriel ou une démographie en mutation constante, mais son avenir est plus tributaire que jamais de l'innovation technologique, des politiques publiques ou de l'évolution des modes de vie.

Voir carte 2, Utilisation du sol.

2 Utilisation du sol



- 14,09 % Résidentiel faible densité
- 1,14 % Résidentiel moyenne densité
- 1,02 % Résidentiel haute densité
- 2,27 % Commerce de vente au détail
- 0,82 % Administration et service
- 0,16 % Mixité résidentielle et commerciale
- 0,05 % Mixité résidentielle et administration et service
- 2,17 % Institutionnel
- 0,89 % Commerce de gros et entreposage
- 0,82 % Industriel
- 1,34 % Extraction
- 2,35 % Service d'utilité publique
- 1,58 % Réseau et équipement de transport
- 2,22 % Parc et espace vert
- 1,88 % Loisir et culture
- 35,24 % Forêt
- 12,45 % Agriculture
- 6,64 % Terrain vague et bâtiment vacant
- 1,50 % Hydrographie
- 10,10 % Autres usages

% Pourcentage du territoire de la Ville de Québec

VILLE DE QUÉBEC

Capitale d'aujourd'hui et de demain

Pôle culturel et moteur économique régional, Québec est reconnue comme l'une des plus belles villes d'Amérique en raison de sa situation géographique unique, de ses milieux naturels variés, de son patrimoine bâti et de son histoire. Il n'est pas surprenant dès lors qu'elle se classe au troisième rang des villes les plus visitées en Amérique du Nord. Jouissant d'une certaine prospérité depuis dix ans grâce, entre autres, à la diversification de son économie, la baisse prévue des effectifs gouvernementaux dans la capitale devrait continuer d'influencer dans les prochaines années le développement de la ville par une implication accrue des acteurs non-gouvernementaux dans l'économie régionale.

Au point de vue démographique, la fécondité et le solde migratoire très faibles annoncent une croissance de la population extrêmement lente au cours des deux prochaines décennies. Depuis quelques années, l'administration municipale déploie beaucoup d'efforts pour revitaliser les quartiers anciens, attirer les résidants dans les secteurs déjà développés et embellir la capitale. Ces interventions s'inscrivent dans une perspective de développement durable et de contrôle du développement urbain. Le dynamisme qui règne aujourd'hui dans ces quartiers est en partie tributaire de ces interventions.

Le centre-ville, lieu le plus signifiant de la ville, est aussi le premier lieu de découverte de l'identité de la capitale aux visiteurs. La revitalisation du quartier Saint-Roch constitue le plus grand chantier urbain des années 1990. Aujourd'hui le quartier Saint-Roch est une place d'affaires dynamique, un lieu d'enseignement et un secteur résidentiel animé où se côtoie une population très diversifiée. D'autres projets de revitalisation ont grandement amélioré la qualité de vie urbaine et ont eu un effet structurant sur l'organisation spatiale. Les embellissements le long des grands boulevards urbains dans La Cité, du Trait-Carré à Charlesbourg, de l'avenue Royale à Beauport, l'aménagement du parc de la Plage-Jacques-Cartier à Sainte-Foy–Sillery, du parc Sylvain-Lelièvre à Limoilou, du parc Nautique de Cap-Rouge dans Laurentien, les développements résidentiels autour du golf de Val-Bélair dans Laurentien sont autant d'interventions à l'image du caractère prestigieux d'une capitale. Forte de ces réussites, la Ville de Québec poursuivra ses efforts dans la planification et la mise en œuvre d'autres projets de revitalisation d'artères ou de quartiers, dans l'ensemble du territoire. Elle continue de témoigner d'une protection accrue des milieux naturels ainsi que d'un engagement ferme à promouvoir et à favoriser les modes de transport actifs et collectifs, donc moins polluants. Enfin, il n'est plus utopique de concevoir que Québec deviendra, dans quelques années, un territoire parcouru d'un réseau continu de parcs et de plans d'eau accessibles en toute saison.

Le développement de Québec a été marqué par les empreintes de l'histoire d'une civilisation, tant dans la forme urbaine et l'architecture que dans le paysage naturel de son territoire. À l'approche de ses 400 ans, la Ville, fière de ses origines mais ancrée dans le présent, dresse un bilan de son aménagement pour mieux affronter les défis à venir.

LA POPULATION DE LA VILLE DE QUÉBEC SOMMAIRE DES POINTS SAILLANTS

La ville de Québec vient de passer en régime de croissance lente

Entre 1991 et 2001, la population de Québec a augmenté de 3,7 %. En 2001, elle se chiffre à 508 000 personnes. L'arrondissement Laurentien est le plus populeux (83 000 habitants) et le moins populeux est Limoilou (45 000 habitants).

La décennie des années 1991-2001 est composée de deux périodes quinquennales très contrastées au plan démographique

Le comportement démographique de Québec et de ses arrondissements n'a pas été le même entre 1991 et 1996 et entre 1996 et 2001. Pendant la première période quinquennale, le taux de croissance de Québec a été de 2,9 % alors qu'il ne s'est chiffré qu'à 0,8 % pendant la deuxième période.

Pour le moment, il y a maturation plutôt que vieillissement, mais celui-ci viendra bientôt

Parmi les principales villes canadiennes, Québec est celle dont l'âge médian de la population (40,3 ans) est le plus élevé. Cet âge élevé est dû aux forts effectifs du groupe des 45 à 64 ans plutôt qu'à une proportion élevée de personnes ayant 65 ans et plus. Selon la projection de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), 18 % de la population de Québec aurait 65 ans et plus en 2011 et ce taux serait de 25 % en 2021.

Présentement, le rapport de dépendance favorise Québec, mais pas pour longtemps

En raison de son état de maturation plutôt que de vieillissement, Québec a présentement un des rapports de dépendance les plus faibles parmi les villes canadiennes, mais ce rapport va se mettre à augmenter rapidement au cours des prochaines années. Cependant, il faut souligner que les retraités jouissant de pensions adéquates n'exercent pas la même pression sur la population « active » que de nombreux enfants.

Le nombre de ménages croît plus rapidement que le nombre de personnes

Le nombre de ménages a augmenté de façon régulière dans la ville de Québec entre 1991 et 2001, soit de 14 %. Ce taux plus élevé que celui de la croissance de la population est dû au fait que le nombre de personnes par ménage a baissé, passant de 2,4 à 2,2 entre 1991 et 2001. L'augmentation du nombre de ménages est importante au regard des besoins futurs de logements. En effet, entre 2001 et 2021, selon la projection de l'ISQ, 42 439 nouveaux ménages viendraient s'ajouter aux 232 954 que comptait la ville en 2001.

L'accroissement naturel défavorise moins les arrondissements périphériques

L'accroissement naturel de la population de Québec va devenir de plus en plus négatif entre 2001 et 2021 en raison de la structure d'âge vieillissante. Cependant, deux arrondissements, Laurentien et La Haute-Saint-Charles continueront d'enregistrer un accroissement naturel positif jusqu'en 2021, alors que les trois arrondissements les plus centraux, La Cité, Sainte-Foy– Sillery et Limoilou, ont déjà des bilans négatifs à cet égard.

Les soldes migratoires commencent à favoriser les arrondissements centraux

Des changements importants sont survenus dans la mobilité résidentielle entre 1991-1996 et 1996-2001 : une forte augmentation du solde positif dans La Cité, des renversements de solde entre les deux périodes dans Les Rivières, Beauport, Laurentien, Sainte-Foy–Sillery et Limoilou. Antérieurement,

les périodes de croissance économique favorisaient l'étalement urbain, les ménages pouvant alors plus facilement assumer le coût d'achat d'une maison et les frais de transport. Il est donc remarquable que le « repli vers le centre » se soit produit pendant la reprise économique.

La population de Québec est de plus en plus scolarisée, surtout les femmes

Le nombre de personnes ayant terminé des études universitaires et obtenu soit un baccalauréat soit un diplôme de 2e ou 3e cycle a augmenté de 32 % dans la ville de Québec entre 1991 et 2001. En 2001, 25 % de la population âgée de 20 ans et plus avait terminé des études universitaires, tous cycles confondus. Les femmes ont progressé plus rapidement que les hommes en ce qui a trait à l'enseignement supérieur. Au début des années 1970, environ 40 % des étudiants de premier cycle à l'Université Laval étaient des femmes. Aujourd'hui, c'est 60 %.

L'espérance de vie en bonne santé augmente

L'espérance de vie en bonne santé signifie le nombre moyen d'années vécues sans limitations d'activité par les membres d'une population. Au Québec, en 1996, l'espérance de vie sans limitations d'activité était de 70,2 ans, soit 90 % de l'espérance de vie totale. En 1998, la région de la Capitale nationale, dont 85 % de la population résidait dans la ville de Québec, se classait quatrième sur les 17 régions du Québec au chapitre de l'espérance de vie en bonne santé.

Les personnes âgées sont plus mobiles en 2001 qu'elles l'étaient en 1991

Cette hausse pourrait être une conséquence de l'amélioration de l'espérance de vie en bonne santé. On sait par ailleurs que, en général, il y a chez les retraités, du fait qu'ils jouissent de plus de temps, une légère hausse de la propension à utiliser le transport en commun, bien que cela ne soit pas encore manifeste à Québec.

Les disparités de revenu entre les arrondissements et entre les résidants d'un arrondissement augmentent mais à un rythme régressif

De façon générale, les disparités de revenu augmentent entre les arrondissements ainsi qu'entre les ménages et les personnes au sein des arrondissements, mais à un rythme moindre dans la deuxième moitié des années 1990 que dans la première.

La part des dépenses de logement dans le budget des ménages baisse à la fin des années 1990 en raison du bon état de l'économie

Par rapport à l'ensemble des propriétaires, le pourcentage des ménages consacrant plus de 30 % de leur revenu à se loger est passé de 14 % en 1991 à 15 % en 1996 puis à 12,6 % en 2001. Quant aux locataires, le nombre de ceux qui consacrent plus de 30 % de leur revenu au logement a augmenté de 28,5 % entre 1991 et 1996, pour ensuite diminuer de 10,8 % entre 1996 et 2001.

Les déplacements résidentiels vers le centre peuvent faciliter la consolidation du tissu urbain

Les personnes âgées ont tendance à se rapprocher du centre. Dans l'arrondissement de La Cité en 1996, 22 % des résidants avaient plus de 65 ans, contre 6 % dans l'arrondissement Laurentien. Il est cependant possible de réaménager certains quartiers de banlieue pour les rendre plus accueillants aux personnes âgées. Ces réaménagements devraient tenir compte de l'organisation détaillée des activités de la population vivant sur le territoire.

Une croissance lente favorise le développement durable

Le régime démographique de croissance lente qui sera vraisemblablement celui de l'agglomération de Québec au cours des prochaines décennies permettra de mettre davantage l'accent sur des objectifs de qualité de l'environnement, d'autant plus que cette croissance lente est accompagnée d'une scolarisation accrue de la population. Une politique d'aménagement qui réussit à conjuguer efficacité, équité et qualité de l'environnement contribue à faire croître l'espérance de vie en bonne santé, la bonne santé étant peut-être le meilleur indicateur de qualité de vie.

UNE GESTION DURABLE DE L'ENVIRONNEMENT

Un territoire ceinturé d'espaces verts et sillonné de cours d'eau, capable de répondre aux besoins de tous les citoyens, c'est le grand défi qui attend Québec, ville riche en milieux naturels de toutes sortes. Étangs, boisés, forêts, berges, lacs et cours d'eau sont autant de trésors à préserver pour garantir la qualité de l'air, de l'eau et de la vie en ville. Or, tous ces milieux n'ont pas, jusqu'ici, fait l'objet de protection ou d'attention particulière : certains se sont dégradés, d'autres, pis encore, ont perdu à jamais leur richesse. Il faut donc agir pour restaurer ceux qui peuvent encore l'être, par exemple les berges de certaines rivières, et mettre en place des règlements qui décourageront les pratiques non respectueuses du développement durable. L'un des enjeux à cet égard est la capacité future de la ville de s'approvisionner en eau potable de qualité et en quantité suffisante. La Ville doit également faire preuve de vigilance dans les cas où l'environnement naturel ou transformé par l'humain devient source de danger pour la population, c'est-à-dire lorsqu'il présente des risques de cataclysme naturel ou encore de pollution du sol ou par le bruit.

les milieux naturels et la forêt urbaine

Sur une photographie de Québec prise par satellite, se remarque immédiatement l'abondance de la couleur verte. La ville est ceinturée par une couronne agricole et forestière couvrant plus de 55 % de son territoire. Québec est sillonnée par des cours d'eau aux berges herbacées, arbustives ou boisées; émaillée de parcs, d'espaces verts, de boisés urbains et de milieux humides. Elle est traversée par des avenues bordées d'arbres, et enfin, constellée d'îlots de verdure et d'arbres isolés. La forêt, les boisés urbains, les milieux humides, les bandes riveraines, les plans d'eau et les falaises constituent les « milieux naturels » du territoire. Les arbres des parcs aménagés, des places publiques et ceux en bordure des rues constituent la « forêt urbaine » de la ville. Les milieux naturels et la forêt urbaine représentent le « patrimoine naturel » de Québec.

Voir carte 3, Photographie satellite été 2003.

L'importance des milieux naturels du territoire n'a d'égal que leur diversité. Un inventaire préliminaire dressé en 2003 fait ressortir la grande variété de ces milieux, tant sur le domaine public que sur les propriétés privées. Il y est notamment fait mention de la présence d'une centaine de milieux naturels d'intérêt, formés de boisés urbains et de milieux humides, dont trois écosystèmes forestiers exceptionnels et trois aires fauniques ou floristiques protégées. Ces milieux abritent plusieurs espèces animales et végétales dont une dizaine sont protégées en vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables*.

Parmi l'ensemble des milieux naturels, certains revêtent un intérêt particulier en raison de leur valeur symbolique ou écologique. Le Service de l'environnement de la Ville prépare actuellement un plan directeur visant à définir les milieux naturels et la forêt urbaine ainsi qu'à déterminer les moyens privilégiés pour en assurer la sauvegarde et la mise en valeur. Une évaluation des outils légaux et d'aménagement propres à les protéger est également en cours.

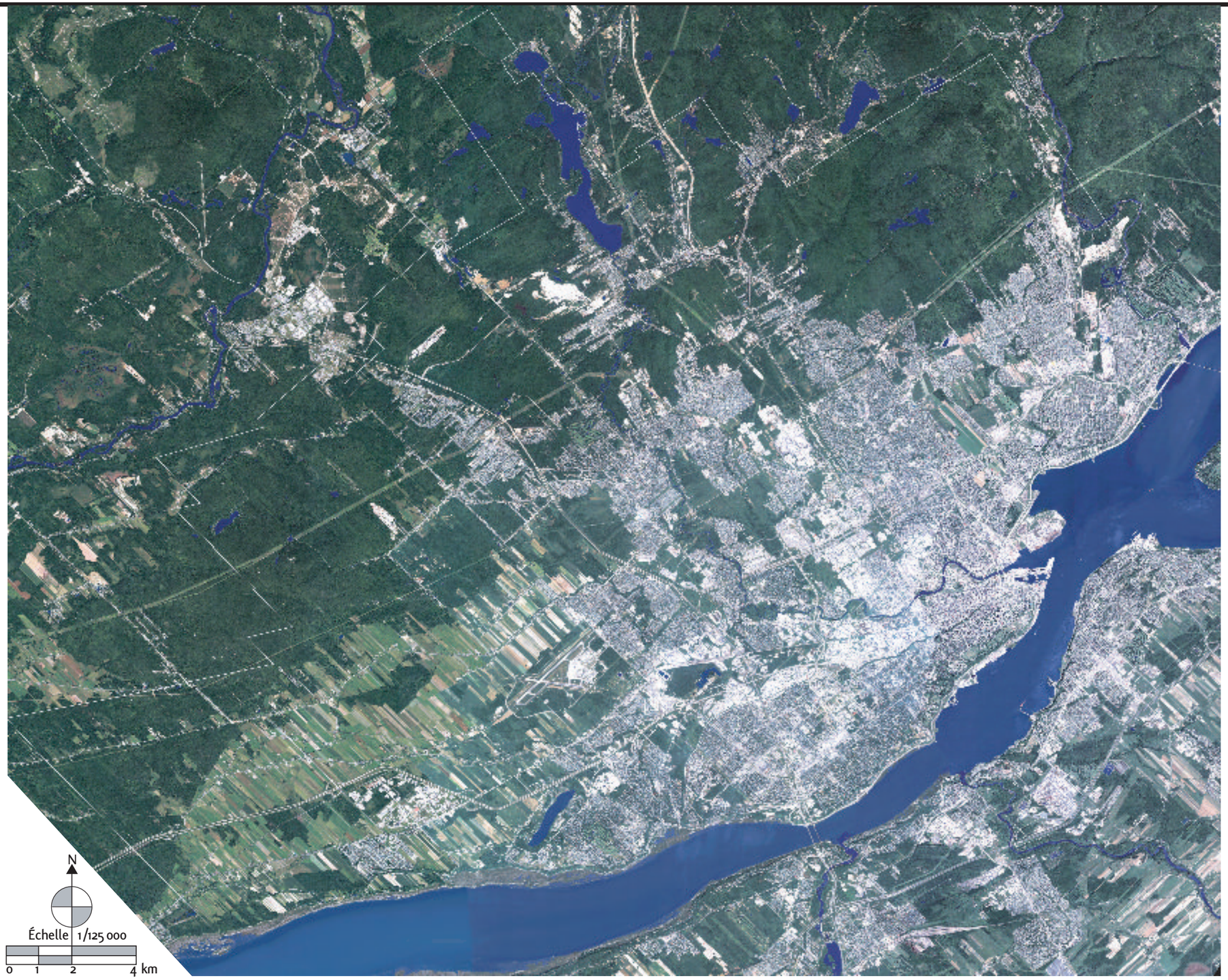
Voir carte 4, Milieux naturels d'intérêt.

Les milieux humides, principalement les marais, les marécages, les étangs et les tourbières, sont des écosystèmes qui abritent une faune et une flore très diversifiées comprenant des espèces rares, menacées ou vulnérables. Ils constituent une zone de forte productivité biologique qui contribue à la diversité sur le territoire et sont un élément essentiel du cycle de l'eau. Faute de reconnaissance, plusieurs de ces milieux ont été détruits et, par conséquent, sont perdus de façon irréversible.

Les milieux naturels du territoire comprennent également des zones touchées par des contraintes naturelles, soit les zones inondables et les zones de fortes pentes. Ces zones comportent des risques qui, dans le passé, ont généralement eu pour effet d'en préserver l'état naturel. Celles qui ont été identifiées font l'objet d'une protection réglementaire depuis les années 1980. La Ville de Québec constate que les milieux naturels du territoire requièrent en général une protection accrue. Plus précisément, elle estime que les mesures de protection actuelles sont insuffisantes et ne s'appliquent pas à un territoire assez vaste. Par exemple, seule une partie du réseau hydrographique fait l'objet d'une protection en limitant les constructions sur les berges des cours d'eau et l'utilisation de ces berges. L'autre partie, celle située en aval, ne fait l'objet d'aucune protection. Pour leur part, les milieux humides ne sont aucunement protégés d'une manière particulière.

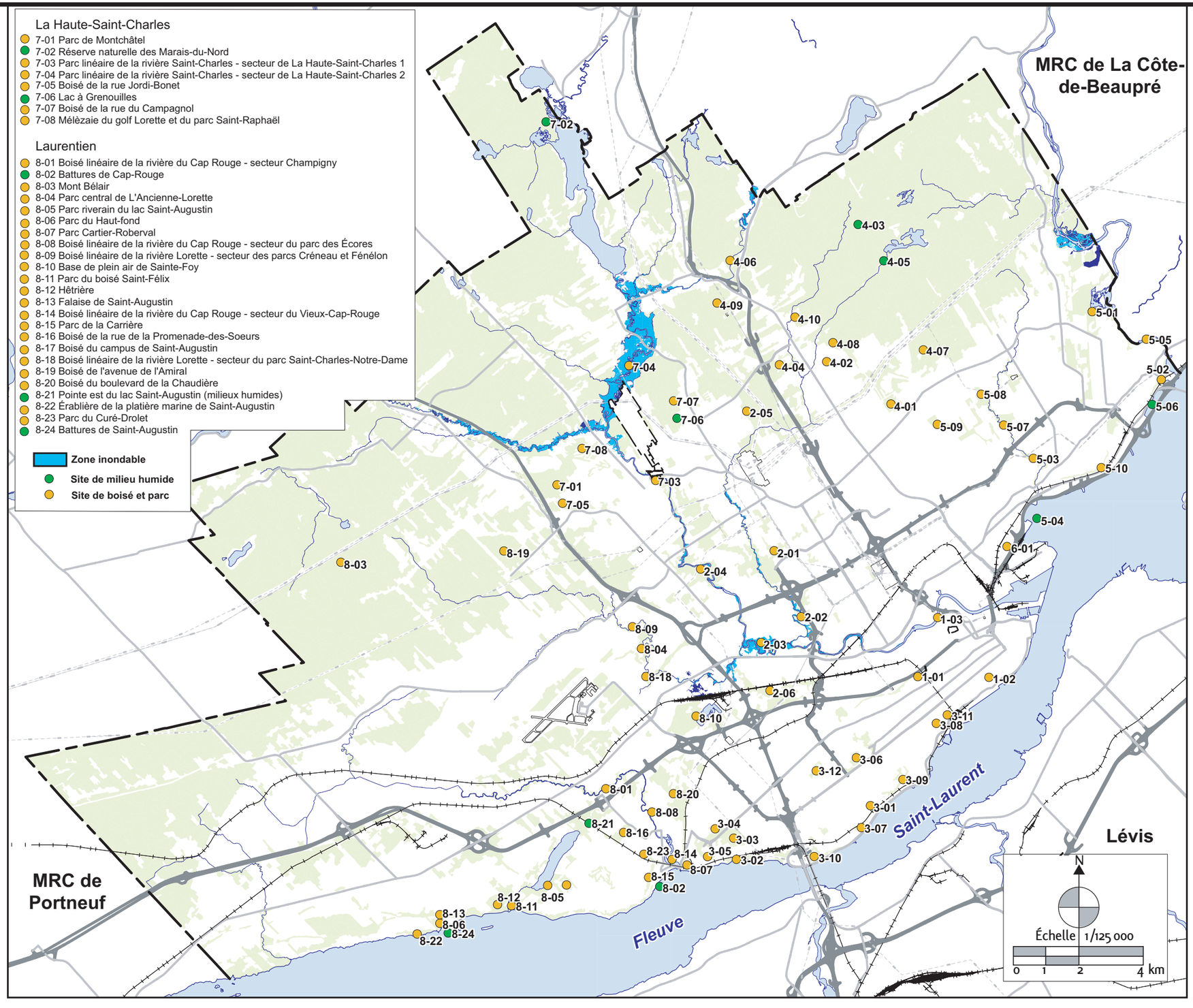
L'administration municipale de l'ancienne ville de Québec avait accordé une attention soutenue à la forêt urbaine depuis plusieurs années. Elle avait élaboré divers programmes d'entretien et de plantations pour maintenir le patrimoine vert en santé et augmenter le ratio d'arbres par habitants dans les différents secteurs de la ville. Le plan directeur des milieux naturels et de la forêt urbaine qui sera élaboré reconduira les orientations précédentes visant, entre autres, à uniformiser les interventions d'entretien et de plantation, à définir des critères d'aménagement adaptés aux spécificités des arrondissements, à diversifier la forêt par l'introduction de nouvelles essences d'arbres adaptées à la ville et, finalement, à revoir la réglementation verte dans son ensemble.

3 Photographie satellite été 2003



Source : Communauté métropolitaine de Québec

Milieux naturels d'intérêt 4



La Cité
- 1-01 Coteau de Sainte-Geneviève
- 1-02 Parc des Champs-de-Bataille
- 1-03 Parc linéaire de la rivière Saint-Charles - secteur de renaturalisation

Les Rivières
- 2-01 Parc de l'Escarpement
- 2-02 Parc de Duberger
- 2-03 Parc linéaire de la rivière Saint-Charles - secteur du parc les Saules
- 2-04 Parc linéaire de la rivière Saint-Charles - secteur du parc Chauveau
- 2-05 Boisé de la rue de la Faune
- 2-06 Boisé du parc technologique du Québec-Métropolitain

Sainte-Foy—Sillery
- 3-01 Boisé de l'avenue du Cap-au-Diable
- 3-02 Parc de la Plage-Jacques-Cartier
- 3-03 Boisé du boulevard Neilson
- 3-04 Boisé des Compagnons-de-Cartier
- 3-05 Boisé de Marly
- 3-06 Boisés de l'Université Laval
- 3-07 Boisé Irving
- 3-08 Parc du Bois-de-Coulonge
- 3-09 Domaine Cataraqui
- 3-10 Parc Aquarium du Québec
- 3-11 Falaise sud du promontoire de Québec
- 3-12 Parc Saint-Denis

Charlesbourg
- 4-01 Parc de la Montagne-des-Roches
- 4-02 Parc des Verveines
- 4-03 Bassin versant de la rivière des Sept Ponts
- 4-04 Jardin zoologique du Québec
- 4-05 Bassin versant du lac des Roches
- 4-06 Parc Notre-Dame-des-Bois (Parc Maurice)
- 4-07 Boisé du camp Bourg-Royal
- 4-08 Boisé de la rue des Loutres
- 4-09 Hêtraie de la rue Lafrance
- 4-10 Boisé de la rue de la Montagne

Beauport
- 5-01 Camping municipal de Beauport
- 5-02 Parc de la Chute-Montmorency
- 5-03 Sentier linéaire de la rivière Beauport - tronçon sud
- 5-04 Baie de Beauport
- 5-05 Boisé linéaire de la rivière Montmorency
- 5-06 Étang de la Côte
- 5-07 Sentier linéaire de la rivière Beauport - tronçon nord
- 5-08 Boisé du Mélézin
- 5-09 Cédrière de l'avenue du Bourg-Royal
- 5-10 Falaise de Beauport - secteur de la rue Sauriol

Limoilou
- 6-01 Domaine de Maizerets

VILLE DE QUÉBEC

Littoral du fleuve Saint-Laurent

Le caractère « vert » de Québec est un acquis fragile puisque les pressions du développement urbain sont constantes et que les milieux naturels sont très prisés pour des lotissements résidentiels. L'urbanisation entraîne généralement le nivellement du sol, le drainage des milieux humides, la canalisation des petits cours d'eau et l'abattage de la plus grande partie du couvert végétal d'origine, ce qui fait perdre aux sites aménagés leur aspect naturel. Dans une perspective de développement durable, il faut mettre au point de nouvelles méthodes qui favorisent la coexistence du naturel et du bâti. En prenant en considération les milieux naturels dès les premières phases de planification des projets et l'évaluation des impacts de ceux-ci, on pourrait réduire les pressions du développement urbain.

En raison de leur fragilité et de leur caractère exceptionnel, certains milieux devront faire l'objet d'une plus grande protection. La Ville pourrait ainsi être appelée à acquérir certaines propriétés exceptionnelles. Dans d'autres cas, une réglementation sera nécessaire. Parallèlement, la Ville pourra mener des campagnes de sensibilisation visant à faire partager ses préoccupations à l'égard de la protection de certains milieux et de la richesse de leur biodiversité.

L'encadrement du déboisement et la protection des paysages forestiers constituent aussi des enjeux importants pour la Ville de Québec dont une large part du territoire est en forêt. Les intervenants et les différents services de la Ville sont actuellement consultés au sujet d'un projet de règlement sur l'exploitation forestière.

La forêt urbaine constitue une composante fondamentale du patrimoine vert de la ville et nécessite des efforts pour en maintenir la présence dans le paysage urbain. La protection des arbres lors de la réalisation de projets de construction est essentielle à la sauvegarde de ce patrimoine.

Enfin, la protection des milieux naturels et la valorisation du rôle de l'arbre urbain sont des conditions fondamentales au déploiement du plan vert et bleu sur le territoire, un des éléments fondateurs du PDAD.

Rivière du Cap Rouge

Portion urbaine de la rivière Saint-Charles

Lac Saint-Charles

l'eau et la gestion par bassin versant

La plupart des villes d'importance se sont développées sur un ou plusieurs cours d'eau, Québec en est une illustration éloquente. De par sa situation entre fleuve et montagne, la ville possède un réseau hydrographique exceptionnel composé de ruisseaux, de rivières et de lacs qui se déversent directement ou indirectement dans le Saint-Laurent. Cette richesse naturelle est une des caractéristiques principales de Québec. Quant au Saint-Laurent, l'un des atouts majeurs de Québec, il offre de multiples avantages et possibilités : activités portuaires, navigation commerciale, prise d'eau, paysages remarquables, couloir de migration des oiseaux, milieux humides d'intérêt écologique, promenades cyclables, plages, nautisme, etc.[1].

Le territoire de la ville comprend une dizaine de bassins versants dont quatre majeurs : ceux des rivières Saint-Charles, Beauport, Montmorency et du Cap Rouge[2]. Le plus important d'entre eux, celui de la rivière Saint-Charles, jouxte en tout ou en partie chacun des huit arrondissements de la ville. Une portion du bassin versant de la rivière Jacques-Cartier se trouve dans la partie forestière située à l'ouest du territoire.

Voir carte 5, Bassins versants.

Dans sa Politique de l'eau, le gouvernement du Québec énumère 33 bassins versants prioritaires sur le territoire québécois. Trois d'entre eux sont situés dans les limites de la ville de Québec : les bassins des rivières Saint-Charles, Montmorency et Jacques-Cartier. Le gouvernement s'est engagé à financer les Conseils de bassin pour qu'ils mettent en œuvre, dans une perspective de développement durable, la gestion intégrée de l'eau en élaborant un plan directeur de l'eau (PDE) en concertation avec les usagers dans chaque bassin. Le PDE prend en considération les cours d'eau, les lacs, les baies, les milieux humides et les aquifères.

La Ville de Québec participe aux Conseils de bassin des rivières Saint-Charles, Beauport, Montmorency et du Cap Rouge ainsi qu'à celui du lac Saint-Augustin. Elle veillera à ce qu'un arrimage s'effectue entre les divers PDE et le PDAD. De plus, elle se dotera bientôt d'une politique de gestion intégrée de l'eau visant la conservation de cette précieuse ressource.

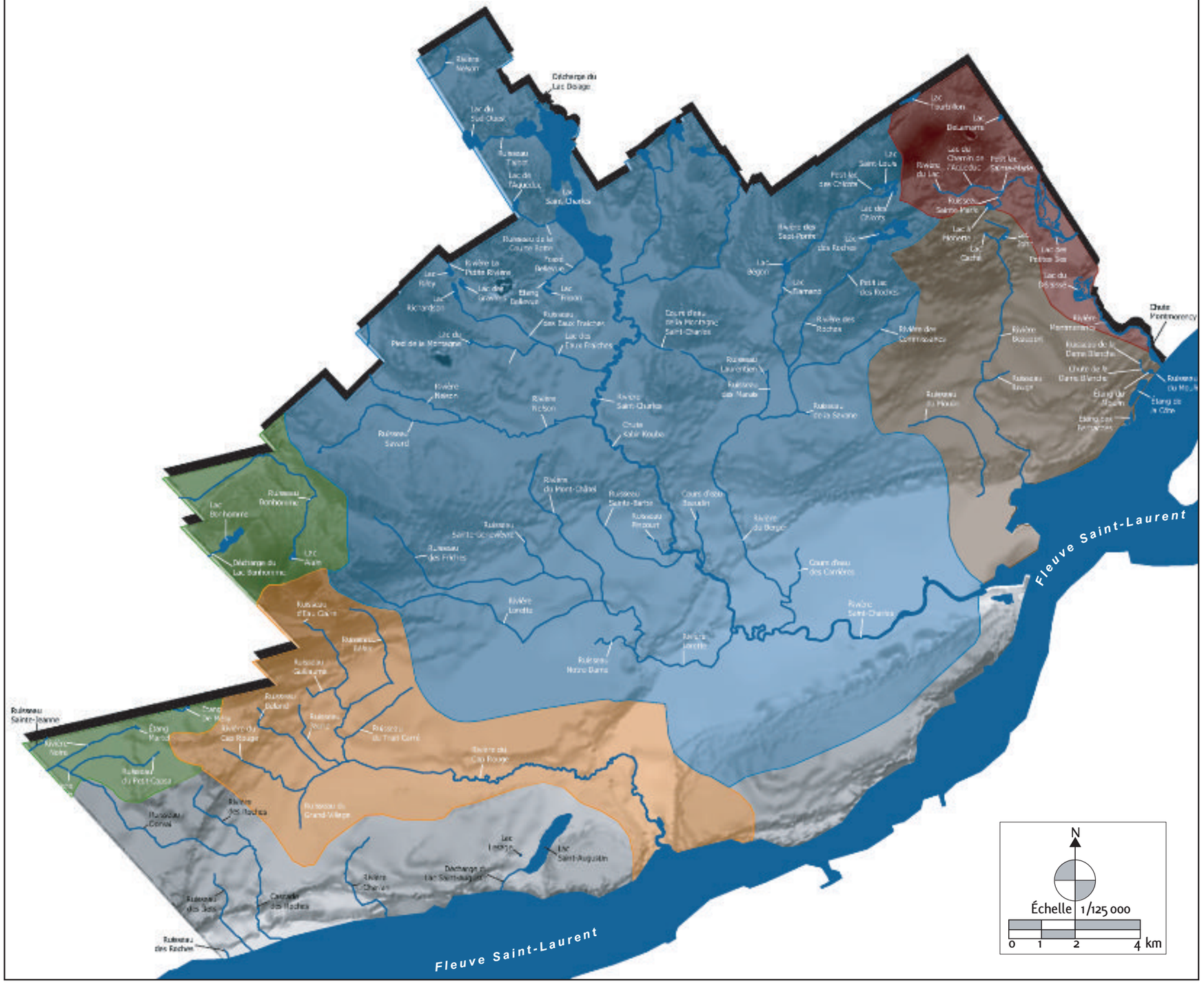
La protection des cours d'eau

Si l'eau des cours d'eau est généralement de bonne qualité à leur source, ce n'est pas toujours le cas à leur embouchure. Bien que la Ville ne dispose pas de données précises sur la qualité de l'eau de chacun des cours d'eau de son territoire, elle sait cependant qu'à certains endroits la rivière Saint-Charles draine des matières en suspension, des coliformes, des hydrocarbures, des sels de déglaçage, des métaux, etc.

Le ruissellement des eaux de surface, la gestion des eaux pluviales, les variations du régime hydrologique des rivières, la perte de l'intégrité des bandes riveraines, les sources de pollution diffuse ou ponctuelle et les conflits d'usages sont autant de facteurs susceptibles d'altérer la qualité et l'intégrité des plans et cours d'eau. D'autres facteurs contribuent à la dégradation des cours d'eau de l'amont vers l'aval. Ce sont notamment :

- les débordements des réseaux unitaires (eaux pluviales et sanitaires combinées) et pseudo-séparatifs[3] au moment de la fonte printanière et des fortes pluies. Ces réseaux représentent 66 % des réseaux d'égout de la ville;
- le branchement inadéquat de certaines entrées de service au réseau d'égout pluvial;

1. Dans la Politique de l'eau qu'il a adoptée en 2002, le gouvernement du Québec s'est engagé à reconnaître le fleuve Saint-Laurent comme cours d'eau à caractère patrimonial et à lui accorder un statut particulier.
2. Les six autres cours d'eau et bassins sont la décharge du Lac Saint-Augustin, la rivière Charland, la rivière des Roches, le ruisseau des Îlets, la rivière Desrochers et le ruisseau du Moulin. Il est également à noter qu'une partie du territoire de la ville est comprise dans le bassin versant de la rivière Jacques-Cartier dont l'embouchure est à Donnacona, dans la MRC de Portneuf.
3. Un réseau d'égout pseudo-séparatif est un réseau sanitaire auquel se greffent les conduites d'eau de ruissellement des toitures et les drains de fondations des immeubles.



Rivière Saint-Charles

Rivière du Cap Rouge

Rivière Beauport

Rivière Jacques-Cartier

Rivière Montmorency

VILLE DE QUÉBEC

- les installations septiques déficientes dans les secteurs non desservis par un réseau d'égout;
- l'imperméabilisation des berges;
- l'évacuation des eaux de ruissellement vers les cours d'eau;
- la canalisation des ruisseaux.

La mise en réseau des espaces vert et bleu du territoire, un des éléments de l'organisation spatiale de la ville, dépend de la qualité des cours d'eau et de la préservation de leurs rives. Or, la dégradation des eaux de surface en milieu urbain impose de sérieuses limites à la pratique d'activités de contact avec l'eau, que ce soit la baignade ou le nautisme. Elle diminue également l'attrait des parcs et des sentiers riverains pour la détente ou la récréation, en plus d'altérer les écosystèmes aquatiques.

Les milieux humides – marais, marécages, étangs et tourbières – sont une composante essentielle du cycle de l'eau et du régime hydrologique. Ils emmagasinent l'eau pendant les crues, jouent un rôle de recharge de la nappe phréatique et libèrent l'eau pendant les périodes d'étiage. En régularisant ainsi le niveau de l'eau, ils réduisent les risques d'inondation, l'érosion des berges et les dommages causés par les crues printanières et les orages. Le drainage et le remblayage des milieux humides ont contribué à modifier le régime hydrologique des rivières.

Il faut établir un programme de connaissance de l'ensemble du régime hydrologique des rivières et de la qualité de l'eau des plans et cours d'eau urbains pour déterminer les priorités de restauration qui favoriseront le retour aux usages initiaux. L'implantation de bassins de rétention des eaux usées résoudra les problèmes liés aux débordements des réseaux en temps de pluie dans les rivières Saint-Charles, Lorette et du Berger, ainsi que dans le fleuve Saint-Laurent à la hauteur de la Plage-Jacques-Cartier.

Un certain nombre de cours d'eau et leurs berges sont protégés depuis 1979, date de l'adoption d'un premier règlement en ce sens par l'ex-Communauté urbaine de Québec (CUQ). Aujourd'hui, trois outils réglementaires de protection des cours d'eau sont appliqués sur le territoire :

- le *Règlement de contrôle intérimaire* de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) pour les cours d'eau situés dans la zone agricole permanente;
- les dispositions des anciens règlements municipaux adoptés conformément à la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables édictée par le ministère de l'Environnement pour les zones inondables;
- les dispositions des anciens règlements municipaux adoptés conformément au schéma d'aménagement de l'ex-CUQ concernant les cours d'eau situés dans la zone urbaine (énumérés à l'annexe I).

Toutefois, bon nombre de ruisseaux, de lacs et de milieux humides situés en milieu urbanisé ne font l'objet d'aucune protection, ce qui a souvent conduit à leur dénaturalisation. Ils ont parfois été canalisés, remblayés, détournés ou même asséchés à des fins de lotissement et de construction. Ces interventions ont eu comme conséquence d'accélérer la vitesse d'écoulement de l'eau vers les cours d'eau récepteurs en période de dégel ou de précipitations abondantes. Ce phénomène entraîne la modification du régime hydrologique des cours d'eau, l'érosion de leurs berges aux endroits vulnérables et le transport de sédiments et divers polluants dans leur partie aval.

L'approche de la gestion par secteur et les outils légaux et réglementaires actuels ne sont pas toujours efficaces pour contrer les menaces qui pèsent sur les plans et les cours d'eau. L'amélioration de la qualité de la ressource hydrique implique une approche de gestion intégrée par bassin versant et la reconnaissance de l'importance des plans et cours d'eau pour le développement durable de la ville.

Les sources d'eau de surface et les puits municipaux

La Ville de Québec exploite quatre sources d'approvisionnement en eau brute : la rivière Saint-Charles (60 %), le fleuve Saint-Laurent (18 %), la rivière Montmorency (15 %)

et 18 puits municipaux d'eau souterraine (6 %). Les milieux agricoles et forestiers représentent les têtes du bassin versant des sources d'eau souterraine ou de surface[1]. La préservation de ces milieux est donc d'une importance stratégique pour l'alimentation en eau potable de la majorité de la population.

Les traitements actuels aux usines de Québec et de Sainte-Foy rendent l'eau potable conforme aux nouvelles normes du *Règlement sur la qualité de l'eau potable* du gouvernement du Québec. Les installations de Beauport et de Charlesbourg seront améliorées pour respecter ces normes, et de nouvelles usines seront construites.

Les puits d'approvisionnement situés à Val Bélair présentent des problèmes de contamination au TCE (trichloroéthylène). Même si les concentrations mesurées dans ces puits se situent en deçà des normes gouvernementales, la Ville de Québec suit ce dossier de près avec les gouvernements provincial et fédéral ainsi que les représentants de la santé publique. Ce secteur de la ville est également vulnérable pendant les périodes de pointe, et la capacité de production ne répond pas toujours à la demande.

Les eaux souterraines de la région de Québec sont mal connues. La Ville doit procéder à des études de vulnérabilité des nappes d'eau souterraine pour assurer une protection minimale des puits et satisfaire aux exigences du *Règlement sur le captage des eaux souterraines* du gouvernement du Québec. À l'heure actuelle, les sources d'eau sont protégées par l'interdiction de certaines activités sur le lac et la rivière Saint-Charles en amont de la prise d'eau, l'interdiction d'accéder au lac des Roches et de l'utiliser ainsi que l'établissement de périmètres de protection de 100 ou de 300 mètres de rayon autour des puits municipaux[2].

La Ville de Québec souhaite restreindre l'usage des pesticides et des engrais dans les bassins versants des prises d'eau de surface et dans les périmètres de protection des puits d'alimentation en eau souterraine. Un projet de règlement en ce sens est présentement à l'étude.

L'approvisionnement en eau potable de qualité et en quantité suffisante constitue un défi de taille qui ne peut être relevé que par la mise en place de l'approche dite « de la source au robinet » qui tient compte de l'ensemble des étapes de production de l'eau potable. Cette approche implique la mise en place de barrières multiples dans « un système intégré de procédures, de processus et d'outils qui collectivement empêchent ou réduisent la contamination de l'eau potable, de la source au robinet, afin de réduire les risques pour la santé publique[3] ». Il faut notamment surveiller et protéger les sources d'eau par des outils de réglementation et d'aménagement du territoire, l'efficacité du traitement de l'eau, la recherche des fuites et des programmes d'économie.

Le milieu riverain et les zones inondables

Les rives, le littoral, les plaines de débordement et les plaines inondables font partie intégrante des lacs et des cours d'eau et en constituent les éléments écologiques essentiels. La conservation d'une bande riveraine naturelle est un enjeu pour la Ville de Québec, compte tenu de la pression exercée par le développement et la non-protection actuelle de plusieurs cours d'eau ou lacs. Idéalement, la bande de protection de tous les plans et cours d'eau du territoire devrait avoir 20 mètres de largeur. Elle devrait en plus être conservée dans son état le plus naturel possible, puisque la végétation est le moyen le plus sûr de préserver les habitats et de protéger le milieu hydrique en retenant les polluants. Les milieux riverains naturels sont également des espaces propices à procurer l'accès public aux plans et cours d'eau, en plus d'être des espaces qui se prêtent à l'aménagement de corridors récréatifs reliant les différents éléments naturels et les parcs du territoire.

Le chapitre sur les contraintes naturelles et anthropiques décrit les différents types de zones inondables du territoire et les restrictions qui leur sont associées. Même si l'identification des zones inondables répond d'abord à un objectif de sécurité publique, leur protection favorise également la conservation des milieux naturels, notamment les milieux humides en bordure de la rivière Saint-Charles.

1. Trois des cinq prises d'eau de surface sont situées dans ou près des zones agroforestières, ainsi que près de la moitié des 18 puits. La prise d'eau de surface du fleuve Saint-Laurent est située près de l'embouchure de la rivière du Cap Rouge, tandis que celle de la rivière Saint-Charles, près de Wendake.

2. La Ville doit procéder à des études hydrologiques pour, le cas échéant, étendre ces aires de protection en vertu des dispositions du *Règlement sur le captage des eaux souterraines* édicté par le gouvernement du Québec.

3. *De la source au robinet, l'approche à barrières multiples pour une eau potable saine*, Conseil canadien des ministres de l'Environnement, 16 mai 2002.

Bassin de rétention

Riverains du lac Saint-Charles

Le réseau hydrographique de la ville de Québec est très important et ramifié. Il constitue une richesse souvent mal connue qui compte une grande diversité d'espèces fauniques et floristiques. Une partie du réseau et du milieu hydrique a subi des pertes irréversibles faute de protection adéquate, et ce phénomène se poursuivra à moins d'un changement radical des pratiques en matière d'aménagement de sites et de la réglementation applicable. La mise en place d'une approche de gestion intégrée par bassin versant, l'amélioration des connaissances des milieux et du régime hydrologique ainsi que l'adoption d'une réglementation adéquate constituent les avenues de solutions à privilégier.

La qualité de l'eau des ruisseaux et des rivières qui traversent le milieu urbain est préoccupante et limite grandement, à maints endroits, la pratique d'activités de contact avec l'eau. Le rétablissement d'une eau de qualité acceptable implique à la fois de remédier aux problèmes liés aux réseaux d'infrastructures, de modifier certaines pratiques d'aménagement des terrains, de protéger et de restaurer les berges et d'appliquer des mesures réglementaires appropriées. La gestion intégrée par bassin versant, à laquelle souscrit la Ville de Québec, devrait faire l'objet d'un consensus parmi tous les utilisateurs de la ressource afin de la conserver et d'en améliorer la qualité.

Le traitement de l'eau pour la rendre potable est un procédé très coûteux. Aussi, la qualité des sources d'eau de surface (lacs, rivières et fleuve) et souterraine (puits) revêt-elle une grande importance. La protection des sources d'eau brute requiert à la fois une approche préventive limitant l'utilisation et l'accès, des études de vulnérabilité, et l'acquisition de nouvelles connaissances. La Ville aurait intérêt à adopter une politique de gestion intégrée de l'eau comprenant à court terme un volet « de la source au robinet ».

La falaise

les contraintes naturelles et anthropiques

Le territoire de la ville comporte des zones à risque, c'est-à-dire des parties de territoire exposées à des cataclysmes naturels (contraintes naturelles) ou comportant des contraintes découlant d'activités ou de constructions humaines (contraintes anthropiques). Ces zones présentent parfois des limites importantes à l'occupation du territoire; aussi, est-il nécessaire d'y exercer un contrôle des usages et des constructions à l'intérieur de celles-ci comme à leur proximité. L'identification de ces zones dans le PDAD s'inscrit dans les obligations qu'avait l'ex-CUQ en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* et dans la grande orientation prise aujourd'hui par la Ville d'assurer « le maintien et le développement de milieux de vie de qualité ».

Les zones de contraintes naturelles

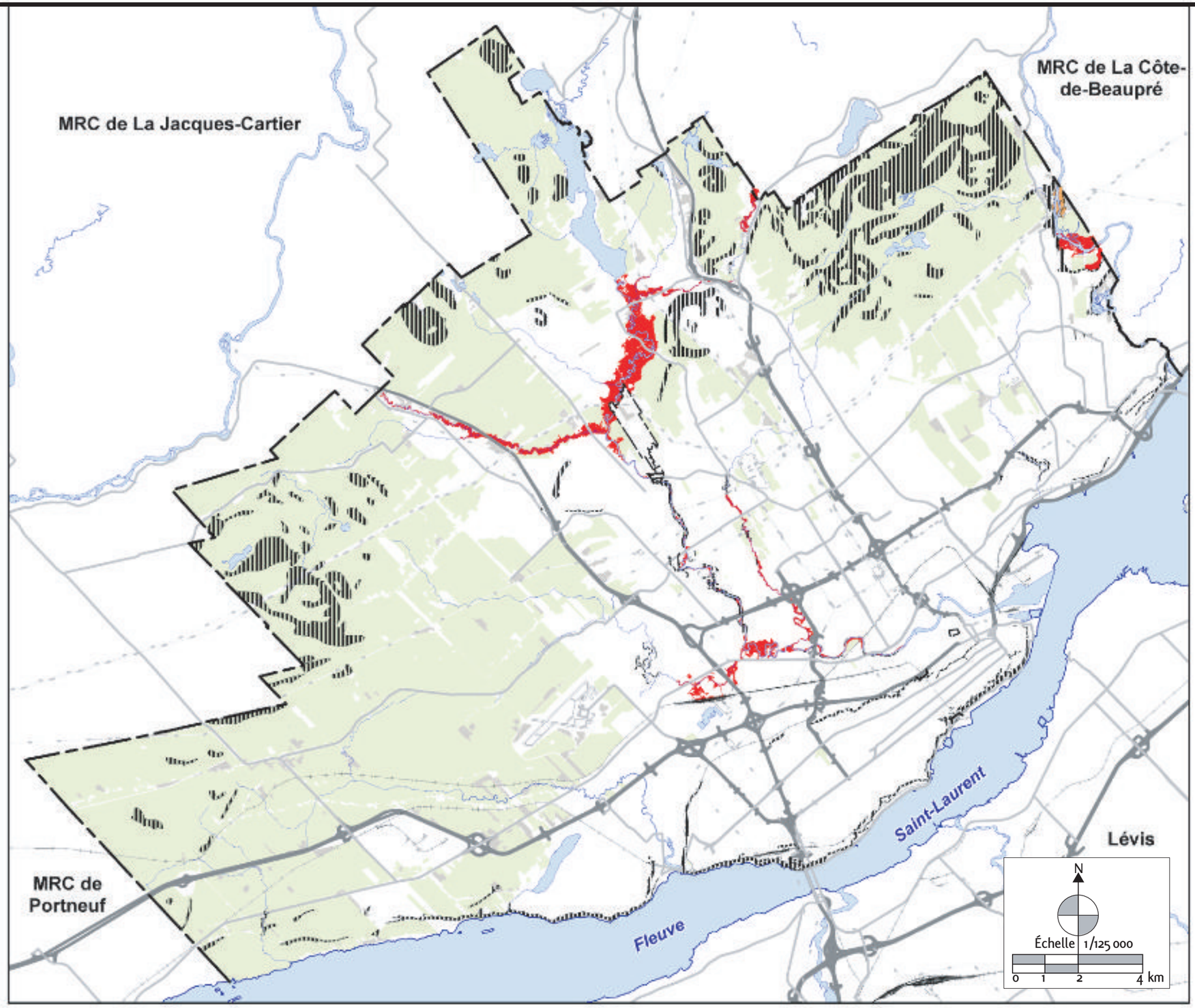
L'identification de ces zones répond à des préoccupations de sécurité publique et entraîne des restrictions quant à l'utilisation des terrains soumis à des contraintes naturelles, aux travaux qui y sont permis et aux constructions pouvant y être érigées. Ces restrictions figurent dans la réglementation de la Ville qui indique les types de zones selon la contrainte. Voici ces zones.

- Les zones inondables de faible courant, soit les parties de territoire où les inondations peuvent survenir une fois par cent ans. Seules quelques constructions sont permises dans ces zones et elles doivent être adéquatement protégées des risques d'inondation.
- Les zones inondables de grand courant, soit les parties de territoire où les inondations sont susceptibles de se produire une fois par vingt ans. À quelques exceptions près, tout nouvel usage et toute nouvelle construction sont prohibés dans ces zones.
- Les zones inondables à effet de glace, soit les parties de territoire où des blocs de glaces sont charriés par les eaux de la crue printanière. Ce phénomène ne touche qu'une partie de la rivière Montmorency. Les restrictions dans ces zones sont les mêmes que celles dans les zones de grand courant.
- Les zones de fortes pentes, soit les parties du territoire où des glissements de terrain, de l'érosion ou des décrochements rocheux sont susceptibles de se produire, notamment lors du dégel printanier. Ces zones sont celles où la pente du terrain est supérieure à 14 degrés (25 %). À quelques exceptions près, tout nouvel usage et toute nouvelle construction y sont prohibés, de même que sur une bande de terrain d'une profondeur de 20 mètres au sommet du talus, calculée à partir de la ligne de crête.
- Les zones karstiques, soit les parties de territoire exposées à des risques d'érosion souterraine du calcaire pouvant provoquer des affaissements de terrain. Jusqu'à maintenant, elles n'ont pas fait l'objet d'une reconnaissance officielle dans les règlements municipaux.

Les secteurs inondables et de fortes pentes sont connus. Ils sont cartographiés en détail dans le schéma d'aménagement de la MRC de Québec. Toutefois, selon certains relevés effectués par le Service de l'environnement, la Ville devrait inclure dans la liste des zones inondables une section de la rivière Lorette, à la hauteur de la rue Notre-Dame, ainsi qu'une section du ruisseau Notre-Dame dans l'arrondissement Laurentien. Il est également envisagé d'interdire les constructions au bas des zones de fortes pentes. Pour le moment, il n'existe ni de cartographie détaillée des zones karstiques ni de restrictions quant à leur occupation et à leurs usages.

Voir carte 6, Contraintes naturelles.

Contraintes naturelles 6



Forte pente

Zone inondable 0 à 100 ans

Zone à effet de glace

VILLE DE QUÉBEC

Dépôt à neige

Carrières

Cour de triage

Les zones de contraintes anthropiques

Ces zones correspondent aux parties de territoire soumises à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être en général. Une zone touchée correspond soit à la source de contrainte elle-même (par exemple : un terrain contaminé), soit à une étendue variable à partir de la source de contrainte (par exemple : des cônes de bruit autour de l'aéroport) (voir tableau ci-dessous).

Tableau 1

Sources et types de contraintes anthropiques sur le territoire de la Ville de Québec

Source	Type de contraintes	Territoire touché
Aéroport	Bruit	Terrains situés dans les cônes de bruit dépassant 30 NEF
Autoroutes	Bruit	Terrains situés dans les isophones de bruit déterminés selon l'intensité
Cour de triage	Bruit et risques d'accidents technologiques	
Dépôt de neige	Bruit	Terrains adjacents
Dépôt de matériaux secs	Bruit, risque de contamination du sol et biogaz	Site
Incinérateur	Bruit et poussières	Terrains adjacents
Poste d'énergie	Bruit	Terrains adjacents
Site d'enfouissement	Bruits, poussières, odeurs et biogaz	Terrains adjacents
Site d'extraction	Bruit, poussières et vibrations	Terrains adjacents
Site d'industrie lourde	Bruit et risques d'accidents technologiques	Terrains adjacents
Station d'épuration	Odeurs	Terrains adjacents
Terrains contaminés	Contamination du sol et des nappes d'eau	Site
Voie ferrée	Bruit et risques d'accidents technologiques	Terrains adjacents
Zone à forte charge d'odeurs	Odeurs	Terrains adjacents
Zones d'épandage des fumiers	Odeurs	Terrains adjacents

Source : Ville de Québec, mars 2004.

La plupart des contraintes mentionnées dans le tableau ci-dessus ont trait au bruit émis par la source. Il s'agit souvent de sources de bruit ponctuel qui peuvent faire l'objet de mesures de correction ou de prévention.

L'incinérateur de Québec

Le bruit aux abords des autoroutes est un sujet de grande préoccupation depuis plusieurs années. Selon le ministère des Transports du Québec, environ 10 % (20 km) de la longueur réelle[1] du réseau autoroutier situé sur le territoire de la ville présente un degré de perturbation sonore moyen (degré déjà élevé, c'est-à-dire supérieur à 60 dBA $L_{eq\ 24h}$[2]) dans les secteurs résidentiels construits.

La CUQ estimait qu'il fallait ajouter 17 autres kilomètres (soit 8 %) à ces 20 kilomètres si on venait à ériger des constructions à vocation résidentielle, institutionnelle ou récréative sur les terrains actuellement non viabilisés qui longent le réseau routier[3].

Le bruit ambiant dans la ville constitue une source de pollution sonore diffuse qui touche un grand nombre de personnes. Le trafic routier, surtout des véhicules lourds, les systèmes de ventilation et de climatisation des immeubles, certains procédés industriels et l'animation des rues commerciales sont la cause du « bruit de fond » présent dans la ville. Le Service de l'environnement de la Ville constate que le niveau de bruit dans les quartiers Saint-Roch et Saint-Jean-Baptiste atteint déjà les limites maximales acceptables.

Selon les données du ministère de l'Environnement, il y aurait près de 400 terrains contaminés sur le territoire[4]. La contamination est d'origine diverse, mais provient souvent d'hydrocarbures, ce qui implique des coûts de décontamination élevés. Plusieurs de ces terrains sont situés dans les parties les plus anciennes de la ville, sur des sites industriels ou commerciaux.

Pour protéger adéquatement les personnes et les biens, il faut avoir une connaissance appropriée des contraintes et des risques qui en découlent, ce qui implique la surveillance des sources de contraintes, principalement des contraintes naturelles que sont les zones inondables. Si de nouvelles zones inondables se formaient à la suite d'un changement du régime des eaux d'un cours d'eau, la Ville devrait agir de façon proactive et adapter sa réglementation au besoin.

Quant aux contraintes anthropiques, il faut en contrôler la source par un choix d'emplacement et appliquer des critères de performance pour éviter des usages conflictuels, tels que peuvent l'être l'usage industriel et l'usage résidentiel. En ce qui concerne les corridors autoroutiers, il faudra déterminer les mesures capables de résoudre les problèmes d'exposition à des niveaux de bruit trop élevés. Il faut aussi surveiller les usages autorisés à proximité des autoroutes afin d'éviter, par exemple, que des écoles et des hôpitaux ne soient exposés à des niveaux de bruit nuisibles.

L'augmentation du bruit dans les villes est un phénomène inquiétant pour la santé et le bien-être général des résidants. Comme les systèmes de ventilation et de climatisation sont une cause importante de la pollution sonore, il est souhaitable de surveiller de façon plus stricte les niveaux de bruit permis pour ces systèmes, notamment dans les quartiers les plus touchés. Au chapitre du transport, une rationalisation des déplacements et une plus grande utilisation du transport en commun pourraient contribuer à diminuer le bruit routier.

Les terrains contaminés sont souvent situés dans des endroits devenus stratégiques ou intéressants pour la réalisation de nouveaux projets de développement. Leur réutilisation à de nouvelles fins est cependant coûteuse.

1. La « longueur réelle » correspond à la longueur itinéraire (distance entre le point A et le point B) multipliée par 2. On obtient ainsi la longueur totale des façades de terrains adjacents au réseau.

2. La mesure de base du bruit est le son mesuré en décibels (dB). Aux fins d'applications concrètes, on attribue une pondération spéciale aux fréquences moyennes, par analogie avec la manière dont réagit l'oreille humaine. Cette pondération est appelée *A*, d'où la mesure *dBA*. Puisque le niveau de bruit varie selon la fréquentation de la route, on calcule une moyenne sur 24 heures, ce qui donne le *Leq* (*Level equivalent*).

3. Le degré de perturbation appliqué aux terrains vacants pour arriver à cette estimation est de 55 dBA $L_{eq\ 24h}$.

4. Ministère de l'Environnement, Répertoire des terrains contaminés (disponible sur Internet). Cette liste n'est pas exhaustive et ne comprend que les cas portés à l'attention du ministère.

Le smog à Québec

la qualité de l'air

Les véhicules à combustion interne constituent les principales sources de pollution atmosphérique dans la ville. Ils sont aussi les principaux émetteurs de gaz à effet de serre (GES). De plus, même si les industries et l'incinérateur qui émettent des polluants atmosphériques le font dans le respect des limites prescrites par le gouvernement du Québec, ils n'en demeurent pas moins des sources de pollution.

La Ville de Québec dispose de peu de moyens pour améliorer la qualité de l'air sur son territoire, mais elle n'est pas tout à fait démunie à cet égard. Elle pourrait en effet, compte tenu que le transport constitue la principale source de pollution atmosphérique, aménager le territoire de manière à favoriser des solutions de rechange à l'utilisation de l'automobile, réduisant ainsi les émissions de GES et les épisodes de smog. Étendre à l'ensemble du parc automobile sa politique sur la limitation de la marche au ralenti des véhicules serait également de nature à améliorer la situation.

On peut aussi assainir l'air en multipliant les plantations d'arbres en bordure des voies de circulation et dans les parcs urbains, en préservant les milieux naturels ainsi qu'en conservant les arbres ou en en plantant dans les nouveaux lotissements résidentiels.

Tableau 2

Nombre de jours où l'ozone a dépassé 80 ppb[1], par région administrative, entre mai et septembre, Québec, 1991-2001

Région administrative		1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000[2]	2001
03	Capitale-Nationale	10	7	7	1	5	2	4	5	5	1	5
04-17	Mauricie–Centre-du-Québec	13	8	8	4	16	5	6	5	14	1	15
05	Estrie	14	4	5	3	5	2	3	3	3	1	8
06-13	Montréal–Laval	17	12	11	6	12	2	11	11	15	1	17
07	Outaouais	13	5	8	7	3	2	3	5	12	1	12
14	Lanaudière	—	—	—	—	—	6	8	5	7	—	7
15	Laurentides	6	7	4	3	6	1	2	5	4	1	4
16	Montérégie	17	7	4	5	16	6	7	11	13	—	20

1. Norme horaire selon le Règlement sur la qualité de l'air, en parties par milliard.
2. Les conditions météorologiques défavorables de l'année 2000 ont fait en sorte qu'il y a eu très peu d'épisodes de smog.

Source : Ministère de l'Environnement, Direction du suivi de l'état de l'environnement.

LA PROTECTION ET LA MISE EN VALEUR DE L'ESPACE URBAIN, DU PATRIMOINE ET DU PAYSAGE URBAIN

Quatre siècles d'évolution ont façonné le paysage urbain de la ville de Québec, laissant des empreintes dans l'architecture et le découpage du territoire. Que serait Québec aujourd'hui si l'intégrité et l'identité de ses vieux quartiers n'avaient pas été préservées ? Depuis déjà près d'un siècle, l'administration municipale de Québec s'est donnée pour objectif de protéger les monuments historiques et d'embellir le territoire. La Ville a pris très tôt conscience que la mémoire collective se trouve là où, jadis, des gens ont posé les premières pierres des noyaux de peuplement. Aujourd'hui, la capitale possède un important patrimoine bâti et archéologique que la Ville veut encore mieux protéger et mettre en valeur. Dans une vision plus globale de son identité urbaine, la Ville entend protéger et embellir les paysages urbains afin que passants, résidants et touristes associent à Québec des images qui deviendront pour eux autant de points de repère ou d'attache. D'autres défis doivent aussi être relevés : resserrer le tissu urbain et faire des nouveaux quartiers résidentiels des lieux vivants et épanouissants, dotés d'espaces publics et, surtout, d'une âme. L'architecture et le design urbains de qualité sont des valeurs chères à la Ville, parce qu'ils contribuent pour une grande part au bien-être des citadins.

Château Frontenac

Vieux-Québec

Chute Montmorency

la protection et la mise en valeur des paysages, panoramas et percées visuelles

« Les paysages naturels et construits sont le résultat de l'interaction entre les populations, leurs activités et les processus écologiques et sont perçus différemment par les individus selon leurs valeurs, leur culture et leur époque[1]*. »*

Reconnue pour la qualité de ses paysages naturels et humanisés, la ville de Québec occupe une position unique au plan de la géomorphologie du continent nord-américain. Elle se situe en effet à la jonction de trois grandes formations géologiques de l'Amérique du Nord : le bouclier canadien, les Appalaches et la plate-forme du Saint-Laurent. La première formation se distingue par la présence des Laurentides et la seconde, par le plateau s'étendant du cap Diamant au cap Rouge. Étroitement liée aux caractéristiques géomorphologiques, la topographie a joué un rôle marquant dans les grands moments de l'histoire de Québec, notamment le plateau surplombant le Saint-Laurent qui a servi de « forteresse » aux armées de la Nouvelle-France. La topographie extrêmement variée résulte de la rencontre des trois formations et des nombreuses perturbations géologiques de la dernière glaciation. Celles-ci ont façonné le relief, produit un écosystème riche aux plans de l'hydrographie et des espaces boisés, et inspiré des paysages humanisés singuliers.

Voir carte 1, Caractéristiques naturelles, page 19.

Le paysage humanisé résulte de la superposition des activités humaines sur le cadre naturel. Au plan symbolique, le sens accordé à ce paysage traduit l'évolution des valeurs sociales, économiques et culturelles. La forme urbaine, le patrimoine archéologique et bâti ainsi que les grandes composantes du milieu naturel sont, pour les habitants et les visiteurs, les principaux éléments structurants du paysage qui contribuent à la reconnaissance et à la mémoire d'un lieu.

Le profil topographique de Québec est donc à l'origine des grands paysages ruraux et urbains. Le cap Diamant, les falaises, les boisés, le réseau hydrographique, les arrondissements historiques et, en toile de fond, le relief laurentien créent des paysages où se dessinent des panoramas et des percées visuelles remarquables qui font de Québec l'une des plus belles villes du continent. De plus, la réciprocité de ces paysages en accentue les qualités. En effet, on peut observer

Voir carte 7, Ensembles, sites et parcours d'intérêt historique et patrimonial.

les paysages tantôt de l'intérieur de la ville en dirigeant le regard vers les éléments extérieurs, tels que le fleuve, la rive sud et l'île d'Orléans, tantôt depuis l'extérieur de la ville vers l'intérieur, soit à partir des ponts ou de la rive sud ou encore à l'intérieur même des limites du territoire. Les paysages projettent deux types d'effets [2].

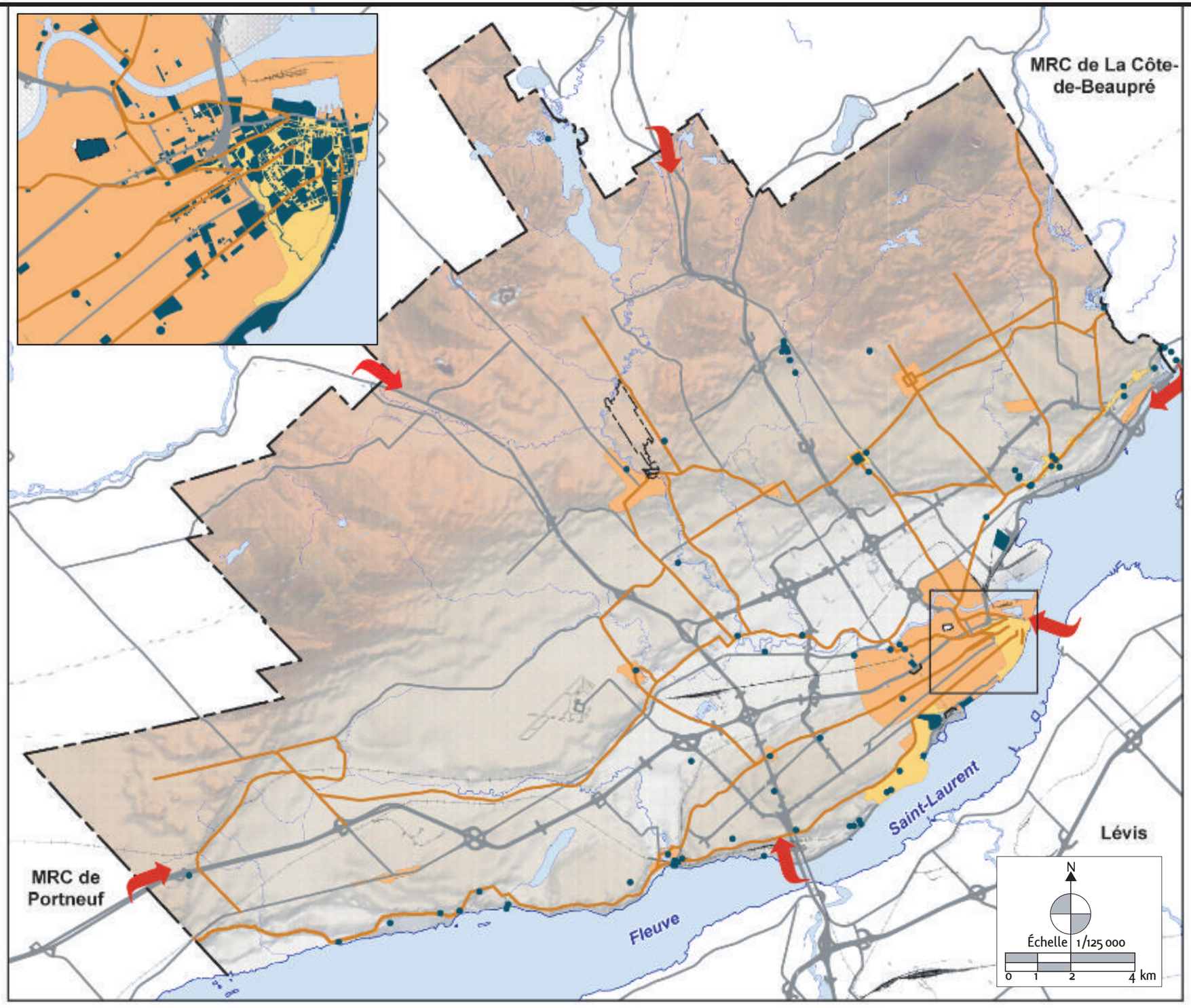
1. Le panorama, c'est-à-dire une vue très large sur un élément d'intérêt qu'on peut saisir de façon globale. Ce peut être un élément du site naturel (le fleuve, le mont Bélair, la chute Kabir Kouba), la silhouette urbaine du cap Diamant ou un ensemble de constructions particulièrement vaste (les fortifications, la colline Parlementaire, les arrondissements historiques). Les grands panoramas de la ville de Québec sont notamment :

- les panoramas sur le littoral depuis la promenade des Remparts, le boulevard Champlain, l'autoroute Dufferin-Montmorency, la falaise sud;

1. Tiré de la Déclaration de Québec issue des premiers états généraux sur le paysage québécois.

2. *Évaluation et mise en valeur des perspectives visuelles sur les fortifications et le Vieux-Québec*, Ville de Québec, Division de l'aménagement du territoire, Centre de développement économique et urbain, octobre 2000.

Ensembles, sites et parcours d'intérêt historique et patrimonial



VILLE DE QUÉBEC

Parc Cartier-Brébeuf

Mont-Bélair

- les panoramas sur les Laurentides depuis la falaise nord et le plateau Sainte-Foy–Sillery;
- les panoramas sur la colline Parlementaire depuis les grands parcours d'entrée de la ville.

2. La percée ou perspective visuelle, c'est-à-dire une vue sur un élément d'intérêt, limitée à un certain angle par le cadre bâti, la végétation ou un élément topographique comme la falaise. Les percées visuelles remarquables sont générées par des paysages qui ont comme point de mire des lieux ou des ensembles architecturaux remarquables par leur harmonie et qui sont porteurs d'une valeur communautaire, culturelle, historique, économique ou esthétique. Elles présentent à la vue de l'observateur divers éléments d'intérêt[1] et constituent souvent un repère. Au nombre des perspectives visuelles d'intérêt, mentionnons :

- les points de vue sur un ensemble religieux (église et presbytère);
- les grands éléments constituant la place forte de Québec;
- les points de vue exceptionnels sur la silhouette du cap Diamant, depuis le Vieux-Port ou le quartier Saint-Roch;
- les perspectives qui se dégagent depuis les parcours urbains (l'avenue Royale, la Grande Allée, le boulevard Laurier, la rue Racine, etc.);
- les perspectives depuis les côtes, notamment la côte de l'Église, la côte Belvédère, la côte de la Montagne, la côte Sainte-Geneviève, etc.

La variété et l'étendue de ces paysages sont telles qu'on peut les classer en trois catégories : les paysages emblématiques, les paysages identitaires et les paysages de proximité[2]. La Ville de Québec entend faire de la protection et de la mise en valeur des paysages, panoramas et percées visuelles remarquables l'une des priorités du PDAD, en raison de leur valeur symbolique, patrimoniale ou identitaire.

Les paysages emblématiques

Les paysages emblématiques sont ceux porteurs d'une grande valeur symbolique et culturelle, véhiculée depuis très longtemps en tant qu'éléments propres à Québec. Composés à partir de la géographie du territoire, ils se distinguent par leur singularité. Le promontoire du cap Diamant, le fleuve, le profil des Laurentides, les ponts et la chute Montmorency sont des paysages emblématiques connus qui ont fait la renommée de Québec au plan touristique. La silhouette du promontoire constitue certainement l'image symbolique par excellence de la capitale.

Le PDAD énumère quatre grands paysages emblématiques, qui révèlent la silhouette de Québec à partir des grandes entrées de la ville par le réseau routier supérieur. Les panoramas qui se dégagent depuis les quatre points cardinaux[3] renvoient à l'observateur une image globale de la ville dont la topographie génère un profil urbain reconnu au-delà des frontières métropolitaines. Ces paysages créent des panoramas vers l'extérieur du territoire, en direction du fleuve, de l'île d'Orléans, de la rive sud et des Laurentides, ce qui les rend d'autant plus uniques et remarquables. D'est en ouest et du nord au sud, c'est à partir des principales voies d'accès à la capitale qu'on peut observer les quatre grands paysages que le PDAD décrit précisément comme les principaux paysages d'entrée de la ville. On les observe :

- depuis l'est, à partir de l'autoroute Dufferin-Montmorency;
- depuis l'ouest, à partir de l'autoroute Félix-Leclerc;
- depuis le nord, à partir de l'autoroute Laurentienne;
- depuis le sud, à partir de la rive sud, de l'île d'Orléans ou du fleuve.

1. Évaluation et mise en valeur des perspectives visuelles sur les fortifications et le Vieux-Québec, Ville de Québec, Division de l'aménagement du territoire, Centre de développement économique et urbain, octobre 2000.
2. Domon, Gérald, Gérard Beaudet et Martin Joly, *Évolution du territoire Laurentien. Caractérisation et gestion des paysages*, Université de Montréal, chaire de paysage et environnement, Isabelle Quentin, 2000.
3. CCNQ, Schéma directeur d'aménagement lumière, octobre 2003.

Pont de Québec

Les paysages identitaires et les paysages de proximité

Construits à partir du tissu urbain ou des espaces naturels, les paysages identitaires sont ceux qui, au fil du temps, ont été reconnus par la collectivité comme spécificités culturelles ou géographiques de la ville. Caractérisés par des formes plus modestes que celles des paysages emblématiques, ils font davantage référence à l'occupation humaine. Les quatre arrondissements historiques de Québec[1], les noyaux de village traditionnels, les anciens rangs, les parcours mères tels que les rues De Saint-Vallier et le chemin du Roy, ainsi que certains ensembles ou monuments d'architecture, par exemple, les campus intercommunautaires de Saint-Augustin, le château Frontenac et l'édifice Price, sont des paysages identitaires qui font déjà l'objet d'efforts de consolidation ou dont la mise en valeur est souhaitable. Les grands ensembles naturels et les sites archéologiques d'envergure comptent également un grand nombre de paysages identitaires que s'approprie la population grâce à des projets de mise en valeur. Le lac et la rivière Saint-Charles, la chute Kabir Kouba, le mont Bélair, la rivière Montmorency et le lac Saint-Augustin en sont les principaux.

Quant aux paysages de proximité, ils sont étroitement liés aux espaces de la quotidienneté. Ils traduisent une familiarité avec le milieu de vie, par exemple, un espace de détente ou de villégiature, et constituent des points de repère contribuant à l'orientation spatiale. En ce sens, ils ont un caractère identitaire. Ils émergent d'aménagements ponctuels réalisés par la Ville, par exemple, les parcs et les aménagements créés.

Les églises constituent probablement les paysages de proximité les mieux connus de la collectivité. Par exemple, l'église Saint-Michel, dans le secteur de Sillery, constitue un repère important depuis le fleuve et le pied de la falaise, voire même de la rive sud. Les belvédères installés dans les parcs de la ville, les œuvres d'art aménagées sur les places publiques, les aménagements paysagers de qualité, qu'ils soient publics ou privés, comptent parmi les innombrables paysages de proximité qui forgent l'image de la ville et contribuent à développer un sentiment d'appartenance auprès de la population. Le patrimoine bâti disséminé sur l'ensemble du territoire fait également partie des paysages de proximité qui donnent à Québec son caractère historique et singulier.

1. Le Vieux-Québec, les arrondissements historiques de Beauport et de Sillery ainsi que le Trait-Carré à Charlesbourg.

Outre les paysages reconnus, la ville de Québec abonde en lieux symboliques d'une période précise de l'histoire ou d'un élément culturel important pour la population mais dont les caractéristiques d'ensemble ne permettent pas de les considérer comme paysages d'intérêt ou percées visuelles remarquables. Certains espaces urbains peuvent être fragiles en raison de fortes pressions économiques ou foncières. Ces paysages ont parfois été délaissés ou vont vers le déclin. La détérioration du paysage sur certaines artères commerciales ou de transit et de certains noyaux de peuplement anciens constitue actuellement l'une des grandes préoccupations de la Ville au regard du paysage urbain. Les composantes bâties et paysagères ou la structure de l'espace de ces secteurs laissent toutefois transparaître un potentiel paysager, défini « capital paysage ». Ces paysages requièrent donc une attention particulière.

Les boulevards Sainte-Anne, Charest et Wilfrid-Hamel sont au nombre des axes dont le cadre bâti, le couvert végétal et l'aménagement global nécessitent des interventions majeures afin d'en améliorer le paysage et de leur procurer un caractère plus convivial. Le Vieux-Cap-Rouge dans l'arrondissement Laurentien, le secteur du Vieux-Village dans Sainte-Foy–Sillery, les anciens rangs et les terres agricoles non exploitées dans les arrondissements de Charlesbourg, Beauport et Laurentien disposent d'un important capital paysage en ce qu'ils représentent des lieux symboliques de l'histoire agricole de Québec. Leurs composantes paysagères nécessitent toutefois des efforts plus importants de restauration et de mise en valeur. De même, l'ensemble formé par la rue Racine, la chute Kabir Kouba et la réserve Wendake forment un paysage naturel et humanisé dont les composantes paysagères, patrimoniales et archéologiques mériteraient une attention ou un statut particulier.

La mise en valeur des paysages emblématiques, identitaires et de proximité est soumise à des impératifs économiques qui limitent la réalisation de projets d'envergure. La Ville reconnaît le potentiel paysager des grandes voies de pénétration dans l'agglomération de Québec et des parcours urbains prestigieux. La faisabilité des projets de requalification des grandes entrées de la ville et des boulevards Champlain et Laurier pourrait être compromise par d'autres choix économiques ou politiques. Pourtant, les retombées sociales et économiques de tels projets ne sont plus à démontrer. En effet, ces projets contribueraient non seulement à renforcer l'image de la capitale mais surtout à améliorer la qualité de vie de la population.

La protection des percées visuelles remarquables est tributaire de la mise en place de mesures réglementaires propres à encadrer le développement ou la restructuration des sites qui donnent lieu à ces percées visuelles. En l'absence de critères d'insertion des nouveaux bâtiments et de règles qui en fixent la hauteur maximale, la qualité des perspectives visuelles dans les secteurs sensibles tels que les arrondissements historiques pourrait être compromise.

L'affichage constitue un défi de taille au plan du paysage. Des outils réglementaires devront en assurer un contrôle strict dans les secteurs sensibles. La dimension appropriée et l'esthétisme général des affiches, panneaux-réclames et autres identifications à caractère commercial participent au caractère convivial d'un lieu, tant sur une artère commerciale, à proximité de zones résidentielles, qu'à l'entrée d'une ville ou ailleurs.

Enfin, la protection et la mise en valeur des paysages ne devront pas se faire au détriment de l'espace public collectif. Par conséquent, les efforts devront porter sur l'intérêt commun plutôt que privé. Protéger des paysages à caractère privé ou dont ne bénéficie qu'une partie de la population pourrait avoir des conséquences sur l'aménagement du territoire en général et priver l'ensemble de la population d'une richesse collective.

Vieux-Québec

Campus de Saint-Augustin

la qualité de la forme urbaine

« La forme urbaine peut être définie comme la disposition ou répartition spatiale d'une population, de ses activités et de ses bâtiments et réseaux d'infrastructure. [Elle] *est façonnée par un ensemble de facteurs tels que la topographie, la démographie, l'innovation technologique, les préférences des ménages et des entreprises et les politiques publiques »*[1].

Malgré ses quelque 400 ans d'histoire, la Ville de Québec a connu un cycle de développement similaire à bien d'autres villes nord-américaines qui ont en général un double profil urbain : l'un traditionnel et l'autre contemporain.

Le tissu urbain traditionnel de Québec s'est développé autour de petits noyaux villageois présentant un amalgame de fonctions : institutionnelle, communautaire, résidentielle et de service. L'emplacement stratégique du noyau historique de Québec et le cours de l'histoire en ont rapidement fait le principal centre d'activité du territoire, autour duquel des faubourgs et des quartiers ouvriers se sont graduellement greffés. L'urbanisation s'est poursuivie de part et d'autre des premières voies de circulation qui menaient aux noyaux de Beauport, Charlesbourg et Sainte-Foy. Ces secteurs anciens se distinguent aujourd'hui par une occupation du sol plutôt dense, un encadrement adéquat de l'espace public et la présence d'une variété de fonctions urbaines. Dans l'ensemble, ils sont adaptés à l'échelle humaine, et la population a accès à distance de marche à une multitude de services, d'emplois et d'activités.

Le tissu urbain contemporain a été développé à partir de la seconde moitié du XX^{e} siècle et correspond globalement aux couronnes de banlieue périphériques (excluant les noyaux anciens). S'éloignant du mode de développement jusqu'alors préconisé, il a été constitué en fonction de l'utilisation généralisée des moyens de transport motorisés. Ce choix est perceptible dans la structure et l'organisation du territoire. Le réseau autoroutier qui s'est superposé au réseau routier municipal a favorisé une mobilité encore plus grande des individus, contribuant à l'étalement du territoire occupé. Son ampleur a d'ailleurs nui au développement du réseau artériel de la ville, lequel apparaît aujourd'hui incomplet à certains endroits et plus ou moins bien hiérarchisé[2]. On constate en outre :

- que l'étalement urbain s'accompagne d'une dispersion des espaces construits qui, ainsi, se trouvent à des distances toujours plus grandes des noyaux urbains centraux et des axes de développement traditionnels;
- que les autoroutes, s'ajoutant à d'autres obstacles naturels ou anthropiques, concourent au morcellement du territoire.

Ce mode de développement a produit un tissu urbain relâché, parfois même discontinu, qui se distingue par l'autonomie relative des unités de développement, la ségrégation des fonctions, des densités plus faibles et des distances plus longues à parcourir. Moins bien adapté aux piétons, il crée une dépendance à l'égard de l'automobile. La volonté constante d'assurer la fluidité de la circulation motorisée se fait sentir jusque dans l'aménagement de l'espace urbain, souvent constitué ou transformé au détriment du marcheur. On pense à certains parcours urbains dont la largeur complexifie les déplacements piétonniers et à certains parcours traditionnels qui ont été modifiés de sorte qu'aujourd'hui le marcheur s'y sent moins à l'aise.

La Ville entend favoriser d'autres modes de déplacement sur son territoire. À cet égard, la position relative des principales artères revêt une importance particulière puisqu'elle

1. Raphaël Fischer. *Forme urbaine et mobilité des personnes dans la région de Montréal*, résumé de l'étude commandée par la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, École d'urbanisme de l'Université McGill, 29 mai 2002, p. 2.

2. Bernard Saint-Denis, Pierre Larochelle et Pierre Gauthier expliquent bien les conséquences d'un tel mode de développement dans les études suivantes qu'ils ont récemment réalisées dans le cadre du mandat que leur a accordé le ministère des Transports et la Commission de la capitale nationale :
Saint-Denis, B. *Cadrage des entrées de la capitale nationale du Québec*, Université de Montréal, chaire de paysage et d'environnement, rapport déposé auprès du ministère des Transports du Québec et de la Commission de la capitale nationale du Québec en novembre 2002;
Larochelle, P., et P. Gauthier. *Les voies d'accès à la capitale nationale du Québec et la qualité de la forme urbaine*, Université Laval et Université Concordia, ouvrage réalisé dans le cadre de l'étude *Cadrage des entrées de la capitale nationale du Québec*, 2002.

Vieux-Limoilou

Rivière Saint-Charles

Parc Montmorency

contribue à définir la taille des quartiers, établissant dans quelle mesure les personnes peuvent se déplacer à pied. Dans les tissus urbains traditionnels, les principaux chemins étaient distants d'au plus 1 000 mètres les uns des autres. Cette règle de bon sens, favorable aux piétons puisqu'elle limitait les distances de marche, devrait être appliquée dans les développements contemporains.

Des obstacles naturels ou anthropiques empêchent le prolongement de certaines rues et entraînent le morcellement du territoire. Afin de faciliter le déplacement des résidants et de réunifier les quartiers et points de services qui sont isolés, la Ville préconise le maintien d'une certaine continuité des parcours piétonniers.

L'espace public doit procurer confort et sécurité à tous ses usagers. À cet effet, on doit y trouver facilement accès aux divers modes de déplacements et aux services d'utilité publique, ainsi que la présence d'éléments de mobilier urbain et de végétation. Québec compte déjà plusieurs lieux publics extérieurs qui, par leur emplacement et leur configuration, se prêtent bien à la détente, à la socialisation, aux manifestations spéciales et à d'autres activités. L'amélioration de leur aménagement doit aller dans ce sens.

On se familiarise plus ou moins vite avec une ville selon le degré de cohérence que présentent sa trame urbaine et les composantes de ses espaces publics et privés, selon aussi l'évidence plus ou moins grande de ses éléments identitaires et des caractères distinctifs de ses secteurs. Il importe donc de valoriser tous ces éléments afin qu'ils constituent des points de repères dans la ville et facilitent l'orientation.

Enfin, la Ville de Québec surveille la qualité de l'architecture depuis 1928 : on n'y bâtit pas comme on veut. Elle souhaite continuer de valoriser ses ensembles patrimoniaux tout en faisant la promotion de la qualité de l'architecture sur tout le territoire. Pour ce faire, elle dispose de divers outils[1] :

- les dispositions normatives particulières pouvant être intégrées à la réglementation de l'urbanisme;
- le règlement relatif à l'approbation des plans de construction;
- le règlement sur les plans d'implantation d'intégration architecturale;
- les pouvoirs d'approbation de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec.

1. Les détails relatifs à l'utilisation de ces outils sont fournis dans une fiche distincte, celle du contrôle de la qualité de l'architecture portant le nº 3.4.3.1–B.

Somme d'un ensemble de composantes construites et naturelles, l'espace urbain constitue le théâtre des activités économiques, récréatives, culturelles et sociales, de même que le milieu au sein duquel les citoyens peuvent s'épanouir. L'importance d'en assurer la qualité prend tout son sens si l'on considère qu'il a été conçu pour répondre aux besoins des individus qui y évoluent. La qualité de la forme urbaine est indissociable de celle de ses composantes et de leur capacité d'interagir adéquatement les unes avec les autres. Pour assurer le bien-être de leurs usagers, ces composantes doivent d'ailleurs être conçues de manière à remplir leur rôle respectif.

L'espace public constitue le lieu de pratiques collectives par excellence, répondant aux besoins de la population en matière de déplacements, de socialisation, de détente, etc. La qualité de vie des citoyens est intimement liée à la qualité des composantes de l'espace public : rues, édifices et lieux publics, etc. C'est d'ailleurs sur ces composantes que la Ville peut le plus aisément intervenir. Le secteur privé peut appuyer les efforts de la Ville en concevant des bâtiments et des aménagements appropriés à l'espace public. Tous les intervenants doivent contribuer à réaliser une architecture et des aménagements de qualité. Précisons toutefois que la qualité de l'espace urbain ne se limite pas à l'esthétisme, car la ville doit aussi être fonctionnelle et agréable pour ses résidants. Les interventions de la Ville relativement à la forme urbaine devront respecter les principes énoncés ci-après.

> La forme urbaine doit contribuer au bien-être des personnes et leur procurer sécurité, confort et accès facile aux services;

> L'organisation du territoire doit être compréhensible pour quiconque y circule;

> Les composantes distinctives et exceptionnelles de Québec doivent être préservées et mises en valeur;

> La qualité de l'architecture et du design urbain contribue à la qualité du paysage urbain et de l'image de la ville.

Habitations historiques à Beauport

Trait-Carré à Charlesbourg

les ensembles d'intérêt patrimonial

« Le patrimoine est constitué d'un ensemble d'éléments matériels et immatériels, d'ordre culturel, chargés de significations multiples, à dimension collective, et transmis de génération en génération[1]*. »*

Québec a grandi progressivement pendant le régime français, restant concentrée au pied et au sommet du cap Diamant, près de l'estuaire de la rivière Saint-Charles, tandis que de petits villages surgissaient dans ses environs. Son territoire était convoité, d'où la présence de nombreux ouvrages défensifs dès l'amorce de la colonisation[2]. Forte de quatre siècles d'histoire, la ville de Québec se distingue aujourd'hui par la qualité, l'ampleur et le niveau de préservation de son patrimoine bâti. Seule ville nord-américaine ayant conservé les remparts de son ancien cœur fortifié, elle est inscrite dans la liste des villes du patrimoine mondial de l'Unesco. Son tissu bâti recèle plusieurs couches historiques, dont l'intégrité a été préservée à travers le temps et qui témoignent des différentes étapes de son développement et de l'évolution du savoir-faire des populations qui l'ont occupée et modelée. Ces traces du passé constituent la mémoire collective des citoyens et des citoyennes et contribuent à l'identité culturelle de la population.

Voir carte 7, Ensembles, sites et parcours d'intérêt historique et patrimonial, page 51.

Le XX^e siècle a vu naître les mouvements de conservation du patrimoine qui ont consacré la volonté populaire de protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti, archéologique, culturel et naturel de la ville de Québec. Le gouvernement provincial s'est doté en 1922 d'une première loi sur la conservation des monuments historiques et est intervenu de nouveau en 1963 en créant le premier arrondissement historique en sol québécois : soit celui de Québec. Moins d'un an plus tard, il a constitué les arrondissements historiques de Charlesbourg (le Trait-Carré), de Sillery et de Beauport. Pour sa part, la Ville s'est prévalue en 1928 d'un pouvoir conféré par sa charte pour se doter d'une commission d'embellissement. Celle-ci avait d'abord droit de regard sur les interventions réalisées dans le Vieux-Québec, mais, dès 1933, son pouvoir d'approbation s'étendit à l'ensemble de la ville. Nul doute que ces mécanismes ont contribué à préserver le caractère particulier de Québec, tant par la protection des édifices et des ensembles patrimoniaux que par l'attention accordée à l'apparence et à l'intégration harmonieuse des constructions.

Outre les arrondissements historiques, le territoire compte deux sites historiques, l'Hôtel du Parlement et la chute Montmorency, ainsi qu'une centaine de monuments classés ou reconnus par le gouvernement du Québec. En vertu des pouvoirs que lui confère la Loi, la Ville a classé historique dix bâtiments situés à proximité du Trait-Carré et un seul site, celui de la maison Gomin. Les bâtiments et sites classés patrimoniaux qui sont situés à l'extérieur des arrondissements historiques font l'objet de mesures de protection particulières au même titre que ceux qui sont compris dans les arrondissements historiques. La Ville et le gouvernement provincial contribuent tous deux à leur conservation.

Enfin, soulignons qu'en raison de leur signification à l'échelle canadienne, différents lieux ont été désignés d'importance historique nationale par le gouvernement fédéral, dont le site des Fortifications-de-Québec, le parc de l'Artillerie, le Vieux-Port, le parc des Champs-de-Bataille, le Manège militaire, le parc Cartier-Brébeuf, le pont de Québec, le Morin College et l'Hôtel-Dieu de Québec. Soulignons également l'arrondissement historique de Wendake, sur le territoire de la nation huronne-wendat.

1. Site Internet du ministère de la Culture et des Communications : http://www.mcc.gouv.qc.ca/pamu/pm.htm.

2. La colonie fut assaillie, puis prise en 1759. Avant qu'elle ne tombe, on avait érigé des ouvrages de défense à Beauport, à Sainte-Foy, sur la rivière Saint-Charles et ailleurs sur le territoire.

Église de L'Ancienne-Lorette

Vieux Cap-Rouge

Les territoires ou ensembles patrimoniaux protégés par un statut légal

Les raisons qui ont mené au classement des arrondissements historiques varient d'un cas à l'autre. Celui de Québec est caractérisé par ses fortifications et par la forte concentration d'édifices à grande valeur historique. Sa subdivision en deux entités territoriales distinctes, la Haute-Ville et la Basse-Ville, reflète les particularités géographiques qui ont conditionné son développement. L'intérêt historique du Trait-Carré découle de son lotissement radial, exemple de planification unique en Amérique du Nord, ainsi que des nombreux éléments architecturaux qui le caractérisent. Le Vieux-Sillery a été constitué afin d'assurer la pérennité des vastes propriétés religieuses et des domaines boisés compris entre la falaise et le chemin Saint-Louis ainsi que des noyaux d'habitat ouvriers situés en bordure de la côte de l'Église et du chemin du Foulon. Enfin, l'arrondissement historique de Beauport se démarque par l'implantation oblique des bâtiments, ses maisons ancestrales et la variété des fonctions qui témoignent d'un style de vie et d'une organisation spatiale typiques des premières colonies. Par le passé, les arrondissements historiques ont fait l'objet d'études exhaustives en vue de les caractériser, de mieux comprendre le processus de développement ayant mené à leur forme actuelle et d'identifier les caractéristiques qui confèrent aux bâtiments et aux lieux leur intérêt patrimonial. Plus qu'ailleurs sur le territoire, les autorités municipales et gouvernementales ont consacré des ressources à ces bâtiments et lieux en vue de les préserver, de les restaurer et de les mettre en valeur. En raison de son statut historique mondial, le Vieux-Québec s'est vu accorder une attention et des investissements d'autant plus importants, tant au regard de l'aménagement de l'espace public que de l'enfouissement des fils électriques et autres. La Ville poursuit ses efforts dans le but d'accroître l'attrait du Trait-Carré, du Vieux-Bourg de Beauport et du Vieux-Sillery. En effet, des démarches sont présentement en cours en vue de procéder à l'illumination des monuments et des structures de permanence, au réaménagement de voies de circulation, à l'aménagement ou à l'amélioration des circuits d'interprétation, à l'enfouissement des fils, à la mise en place d'éléments de mobilier urbain distinctifs et l'implantation d'équipements culturels.

Les ensembles d'intérêt patrimonial non protégés

Bien qu'ils ne détiennent pas de statut en vertu de la *Loi sur les biens culturels du Québec*, d'autres secteurs de la ville ont aussi été occupés très tôt dans l'histoire et ont conservé plusieurs caractéristiques d'origine qui témoignent des premières occupations. Mentionnons d'abord les quartiers centraux qui se sont graduellement développés sur le pourtour du Vieux-Québec, noyau initial regroupant le port et la Haute-Ville fortifiée. Leurs caractéristiques respectives, qui marquent les différentes étapes de l'urbanisation du secteur central de la ville, ont pu être préservées grâce au contrôle exercé par la Commission d'urbanisme et de conservation au cours des 75 dernières années.

Voir carte 7, Ensembles, sites et parcours d'intérêt historique et patrimonial, page 51.

Soulignons aussi la présence de concentrations anciennes réparties ça et là sur le territoire, correspondant soit à d'anciens noyaux villageois soit à d'anciennes occupations rurales. En général, leur emplacement s'explique par la présence de parcours mères dont le tracé existait dès les premières heures de la colonisation et le long desquels se sont établis les premiers occupants du territoire[1]. Suivant la morphologie du sol, leur tracé, sinueux ou rectiligne, a conditionné l'implantation des bâtiments et le découpage de l'espace. En plus des secteurs protégés par la Loi, la Ville reconnaît l'existence des ensembles d'intérêt patrimonial suivants :

- les quartiers Saint-Roch, Saint-Jean-Baptiste, Montcalm, Saint-Sauveur et Saint-Sacrement dans La Cité;
- le secteur de la côte des Érables, dans Les Rivières;
- le quartier ouvrier de Bergerville, dans Sainte-Foy–Sillery;
- le Vieux-Village de Sainte-Foy, dans Sainte-Foy–Sillery;
- le cœur du Bourg-Royal, dans Charlesbourg (Carré de Tracy);

1. Parmi les parcours traditionnels dont les tracés étaient déjà établis avant la fin du 19e siècle, mentionnons la Grande Allée, les chemins Saint-Louis, Sainte-Foy, des Quatre-Bourgeois, Royal et de la Canardière, la route de l'Église, la rue Saint-Vallier, l'avenue Seigneuriale, les boulevards Père-Lelièvre, Saint-Joseph et Saint-Jacques, la 1e Avenue et la 80e Rue.

- le quartier ancien Saint-Grégoire-de-Montmorency, dans Beauport;
- le rang Saint-Joseph, dans Beauport;
- le quartier du Vieux-Limoilou, Limoilou;
- le noyau ancien de Loretteville adjacent au Vieux-Wendake, dans La Haute-Saint-Charles;
- le noyau paroissial de Saint-Augustin, dans l'arrondissement Laurentien;
- le Vieux-Cap-Rouge, dans Laurentien;
- le noyau traditionnel de l'Ancienne-Lorette (rue Notre-Dame), dans Laurentien.

Soulignons l'importance que revêt le Vieux-Wendake. Bien qu'il ne fasse pas partie du territoire de la ville de Québec, il constitue le noyau de développement des secteurs avoisinants. En effet, les noyaux anciens de Loretteville et de Saint-Émile doivent leur origine à la présence du village de Wendake. Ils forment un ensemble uni et cohérent. Comparés aux arrondissements historiques, ces ensembles traditionnels sont peut-être moins anciens, moins bien préservés ou ne présentent pas une aussi grande concentration d'éléments exceptionnels.

Il n'en demeure pas moins qu'ils ont aussi « contribué au développement de la forme urbaine et rendent lisible son évolution dans le temps, participant à l'identité des milieux de vie »[1]. Leurs caractéristiques distinctives en font des milieux exceptionnels. Par conséquent, on reconnaît de plus en plus qu'il faut assurer leur conservation.

Les mesures de protection applicables aux arrondissements historiques ont, jusqu'à maintenant, conduit au maintien de leur authenticité. Toutefois, le contexte et les enjeux ont beaucoup évolué depuis leur création. Par exemple, le développement durable et la gestion du changement font désormais partie des préoccupations des intervenants en matière de patrimoine. C'est de ce fait que, en 2002, la Commission des biens culturels du Québec (CBCQ) a communiqué les résultats d'une réflexion menée en vue « d'actualiser le concept d'arrondissement historique et […] harmoniser les pratiques de gestion des arrondissements historiques répartis sur le territoire québécois »[2]. Le document produit constitue un cadre de référence pour les municipalités concernées. Des divers principes de gestion qui y sont énoncés, mentionnons les suivants :

> L'adaptation au changement est nécessaire au maintien d'un patrimoine vivant;

> La protection de la valeur des arrondissements historiques suppose non seulement la conservation matérielle des composantes d'intérêt mais aussi le maintien de l'identité des lieux;

> La valeur patrimoniale des arrondissements historiques ne provient pas de la seule concentration d'œuvres exceptionnelles mais plutôt de leur valeur d'ensemble;

> Les besoins des personnes résidant dans un arrondissement historique doivent obligatoirement être pris en compte et les responsabilités des acteurs susceptibles d'intervenir sur le cadre bâti de cet arrondissement, bien définies.

La Ville de Québec souscrit à l'application de ces principes, qui sont d'ailleurs intimement liés aux enjeux que présentent ses quatre arrondissements historiques.

1. *Évaluation et mise en valeur des perspectives visuelles sur les fortifications et le Vieux-Québec*, Ville de Québec, Division de l'aménagement du territoire, Centre de développement économique et urbain, octobre 2000.

2. *Réflexion : Un cadre de référence pour la gestion des arrondissements historiques*, Commission des biens culturels du Québec, réalisé par Joances Beaudet dans le cadre d'un mandat accordé par cette commission, septembre 2002.

Globalement, la Ville reconnaît l'importance de poursuivre les efforts de sensibilisation auprès des personnes susceptibles d'agir sur le patrimoine bâti (les propriétaires et les promoteurs) et de faire connaître les raisons qui justifient la sauvegarde et la mise en valeur de ce patrimoine. L'éducation et la diffusion d'informations demeurent prioritaires.

Les arrondissements historiques recèlent un grand intérêt touristique. À lui seul, Québec attire annuellement près de cinq millions de visiteurs provenant d'un peu partout dans le monde. Les retombées économiques du tourisme constituent un atout indéniable pour l'ensemble de la région, mais ont aussi un grand impact sur la qualité de vie des résidants. En autres, la prolifération d'établissements hôteliers et de commerces liés au tourisme exerce une pression considérable sur la fonction résidentielle. Le maintien d'une population résidante constitue un enjeu majeur, puisque cette population est essentielle à la vitalité et à l'identité culturelle des arrondissements historiques.

Les mesures de protection applicables aux arrondissements et autres ensembles historiques doivent assurer le maintien de leur intégrité et de leur caractère identitaire. Toutefois, cela ne signifie pas qu'il faut reproduire les styles architecturaux d'autres époques et de verser dans le pastiche. Les nouvelles interventions devraient refléter la succession des époques, l'évolution des pratiques et répondre aux besoins émergeants tout en s'intégrant de manière respectueuse au contexte urbain.

Bien que non protégés par la Loi, les noyaux traditionnels et autres concentrations anciennes disséminés sur le territoire contribuent à mieux comprendre et accentuer l'identité de la ville de Québec. La valeur des secteurs patrimoniaux situés hors des arrondissements historiques est moins bien connue et, par conséquent, sous-estimée. Effectivement, la Ville ne possède pas toutes les connaissances et les moyens de contrôle nécessaires à l'encadrement des interventions réalisées dans ces portions du territoire. En plus des démarches ponctuelles amorcées, elle doit travailler à compléter la caractérisation du patrimoine bâti non protégé par la Loi pour en assurer la pérennité.

Les concentrations anciennes ont également fait l'objet d'interventions de mise en valeur, mais dans une moindre mesure que les arrondissements historiques. Elles ont parfois subi des transformations qui ont altéré leurs caractéristiques d'origine. De plus, les dispositions réglementaires applicables ne respectent pas toujours les particularités des lieux, contribuant ainsi à leur banalisation. Dans plusieurs cas, il faudrait revaloriser les espaces publics, notamment par l'enfouissement des fils électriques et autres et le réaménagement des voies de circulation.

En raison des coûts inhérents à la reconnaissance officielle d'un bien patrimonial – les propriétaires concernés ayant normalement droit à des subventions – le gouvernement du Québec est de moins en moins enclin à attribuer à d'autres bâtiments ou territoires d'intérêt le statut de bien patrimonial. Il faut donc envisager des mesures transitoires.

La protection du patrimoine contemporain fait de plus en plus l'objet de préoccupations du fait qu'il constitue celui de demain. On peut citer en exemple les campus intercommunautaires de Saint-Augustin qui sont un témoignage éloquent du mouvement de réforme de la période de la Révolution tranquille. Par conséquent, la Ville reconnaît l'importance de se doter d'un plan d'action à cet égard.

Rappelons que la *Loi sur les biens culturels* accorde aux municipalités le droit de déclarer biens patrimoniaux les « bâtiments dont la conservation présente un intérêt public ou aux territoires […] dont le paysage architectural présente un intérêt d'ordre esthétique ou historique ». Malgré cela, le territoire ne compte encore qu'un nombre restreint de bâtiments et un seul site reconnus biens patrimoniaux en vertu de cette disposition de la Loi. Il revient à la Ville de juger de l'opportunité de se prévaloir à nouveau de ce droit. Pour ce faire, elle doit posséder une bonne connaissance du contexte dans lequel ont émergé certaines composantes de son territoire en s'appuyant sur des études historiques exhaustives et des inventaires minutieux.

Maison Chevalier

le patrimoine archéologique

« L'archéologue cherche à décrire, à expliquer et à comprendre l'évolution des comportements humains dans le temps et dans l'espace en observant les changements dans les ensembles matériels (les artefacts)[1]*. »*

Recouvert de trois kilomètres de glace il y a 18 000 ans, le territoire de la ville de Québec s'est transformé (il y a 12 000 ans) en toundra postglaciaire sur les rivages de la mer de Champlain dont le niveau était alors 230 mètres plus haut que celui du fleuve actuellement. Les premiers groupes humains, des chasseurs nomades[2], sont arrivés dans cet environnement il y a environ 10 000 ans et n'ont laissé d'eux que des traces archéologiques. Les eaux de la mer de Champlain se sont retirées graduellement, laissant le plateau émerger en île, telle une île d'Orléans miniature. Il y a environ 6 000 ans, la plaine de la rivière Saint-Charles s'est libérée des eaux au moment où le territoire était habité par des groupes, toujours des chasseurs nomades, que les archéologues appellent les « Archaïques ».

À l'arrivée des Européens en 1534, le territoire constituant aujourd'hui la ville de Québec était habité par les Iroquoiens du Saint-Laurent, agriculteurs concentrés dans plusieurs villages près du fleuve mais qui, pour la chasse annuelle, s'aventuraient jusqu'au territoire de la Gaspésie actuelle. En 1608, Champlain construisit son habitation sur la pointe de Québec, la future place Royale. Berceau de la civilisation française en Amérique et site stratégique fortifié, la ville fondée par Champlain est riche d'une histoire dont témoigne un grand patrimoine archéologique. Depuis, l'urbanisation du 20e siècle a entraîné la destruction de quelques sites archéologiques.

Jusqu'à aujourd'hui, on a mis au jour de nombreux sites archéologiques qui témoignent de cette longue évolution, mais il en reste beaucoup d'autres à découvrir. Environ 800 sites archéologiques de Québec sont inscrits dans l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ)[3], soit 10 % des sites connus dans la province. Le nombre de sites connus aujourd'hui et leur répartition sur le territoire n'est toutefois pas le reflet fidèle de la richesse du patrimoine archéologique des arrondissements de la ville de Québec, car l'inscription d'un site dans l'ISAQ indique simplement qu'une intervention y a eu lieu, sans préciser le contexte de cette intervention ni mentionner que des grands pans du territoire n'ont jamais fait, pour de multiples raisons, l'objet de recherches archéologiques. La plupart des sites archéologiques de Québec inscrits dans l'ISAQ sont situés dans La Cité (plus de 720). Laurentien suit avec seulement 18 sites connus. Sainte-Foy–Sillery, Charlesbourg et Beauport en comptent un peu plus d'une dizaine chacun. Les Rivières, La Haute-Saint-Charles et Limoilou en comptent chacun de quatre à neuf.

Voir carte 7, Ensembles, sites et parcours d'intérêt historique et patrimonial, page 51.

Ainsi, le niveau de connaissance du patrimoine archéologique de l'ensemble de la ville est inégal et incomplet. À ce jour, la recherche dans ce domaine a été pratiquement limitée aux secteurs les plus anciens, particulièrement les arrondissements historiques de Québec et de Beauport. En particulier, le Vieux-Québec a fait l'objet de nombreuses fouilles. Le Trait-Carré (Charlesbourg), une partie de l'arrondissement historique de Beauport ainsi que les secteurs de Cap-Rouge et de Saint-Augustin (Laurentien) ont fait l'objet d'étude de leur potentiel archéologique pour les périodes historique et préhistorique[4].

Une étude du potentiel archéologique de l'occupation amérindienne a également été réalisée dans Beauport et dans l'ancienne ville de Québec. Le Vieux-Québec a été le lieu privilégié des recherches archéologiques du dernier tiers du 20e siècle. Menés sur plus de trente ans, les principaux projets ont été réalisés à place Royale[5] et au lieu historique

1. Site Internet du ministère de la Culture et des Communications du gouvernement du Québec.
2. Nous les appelons « Paléos-Indiens » par manque de connaissance de ces peuples dont les traditions orales se sont perdues au fil des millénaires.
3. L'ISAQ est préparé par le ministère de la Culture et des Communications. Il compte au total 8 000 sites pour l'ensemble du Québec.
4. L'étude de potentiel archéologique, qu'elle porte sur la période historique (depuis l'arrivé des Européens) ou préhistorique (couvrant près de 10 000 ans d'histoire amérindienne), vise à déterminer les parties du territoire pouvant receler des sites archéologiques.
5. Ce site était à l'époque sous la responsabilité de l'ancien ministère des Affaires culturelles du Québec.

Maison des Jésuites

national Les-Fortifications-de-Québec[1]. D'autres projets d'envergure ont été réalisés sous la responsabilité de la Ville – généralement en collaboration avec des partenaires tels que le ministère de la Culture et des Communications, l'Université Laval et la Commission de la capitale nationale du Québec — entre autres, ceux de l'îlot des Palais, la place de la Gare, le complexe du Séminaire de Québec et la place D'Youville. Dans tous les cas, il s'agit de lieux historiques qui ont profondément marqué l'histoire de la ville. Notons également le projet du complexe des moulins de la rivière du Berger dans le Jardin zoologique de Charlesbourg, réalisé sous la responsabilité du collège François-Xavier-Garneau depuis les années 1980. D'autres sites archéologiques importants ont fait l'objet de recherches : la maison des Jésuites et l'église Notre-Dame-de-Foy dans Sainte-Foy–Sillery; le site préhistorique de Saint-Augustin, le fort de Roberval, la poterie de Cap-Rouge et la chapelle Notre-Dame-de-Lorette dans Laurentien; le domaine de Maizerets et la briqueterie L'Archevêque-Landron dans Limoilou; enfin, le complexe industriel (moulins, brasserie, distillerie) de la rivière Beauport dans Beauport.

Deux ensembles archéologiques ont été classés ou reconnus en vertu de la *Loi sur les biens culturels*. La Collection archéologique de référence de place Royale, qui comprend quelque 12 000 objets, est classée, et le moulin à vent[2] de l'Hôpital Général est reconnu. Trois autres demandes de classement sont actuellement à l'étude : l'îlot Hunt, l'îlot des Palais, l'Habitation de Champlain, tous trois dans l'arrondissement de La Cité.

Pour faire connaître le patrimoine archéologique du territoire, la Ville de Québec dispose de trois centres d'interprétation : la place Royale[3], le parc de l'Artillerie[4] et l'îlot des Palais[5]. On trouve également quatre lieux d'interprétation archéologique : le complexe muséo-hôtelier de l'Auberge Saint-Antoine dans le Vieux-Québec, le moulin des Jésuites dans Charlesbourg ainsi que le parc de la Visitation et la maison des Jésuites dans Sainte-Foy–Sillery. De plus, des panneaux et modules d'interprétation ont été installés à la place D'Youville, à la place de la Gare, à Place Québec et au complexe Méduse dans La Cité, de même qu'au parc du boisé Saint-Félix et au parc du Haut-Fond, dans Laurentien.

De plus, la Ville compte sur des acquis importants en matière d'archéologie. Des partenaires institutionnels forts tels que le ministère de la Culture et des Communications, l'Université Laval, Parcs Canada et d'autres ont beaucoup contribué au développement des connaissances archéologiques. Il existe aussi à Québec une tradition en matière de recherche archéologique. C'est grâce à elle que des connaissances remarquables du passé ont été acquises, des sites importants protégés et des équipements d'interprétation mis en place. De plus, le grand intérêt de la population envers une ville dont la richesse archéologique est reconnue mondialement donne de l'élan aux travaux à poursuivre pour découvrir et mettre en valeur tout le patrimoine archéologique.

1. Ce site est sous la responsabilité de Parcs Canada.
2. La province compte au total 27 moulins à vent classés.
3. Ce centre est sous la responsabilité du Musée de la civilisation.
4. Ce centre est sous la responsabilité de Parcs Canada.
5. Ce centre est sous la responsabilité de la Ville.

La ville de Québec est reconnue pour la richesse de son patrimoine archéologique. Fort heureusement, parce qu'elle dispose de connaissances, d'outils de gestion, de ressources humaines, de partenaires compétents et d'une population soucieuse dans l'ensemble de protéger et de mettre en valeur ce patrimoine, l'administration municipale peut assumer sereinement les responsabilités qui découlent de la présence de ce patrimoine. Aussi, comme en témoignent les équipements d'interprétation, la richesse archéologique du territoire constitue un atout culturel et un potentiel économique considérable. Néanmoins, il faut pousser plus avant pour élever au même niveau de qualité les actions posées dans l'ensemble des arrondissements de la ville. Ces actions doivent viser la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine archéologique.

Les outils de gestion du patrimoine archéologique des territoires protégés en vertu de la *Loi sur les biens culturels* restent à compléter. Il s'agit plus précisément d'études visant à acquérir les connaissances de base du patrimoine archéologique des arrondissements historiques de Sillery, Charlesbourg et Beauport qui sont encore incomplètes. La connaissance des territoires non protégés par la Loi est aussi incomplète. Par conséquent, il pourrait se faire des travaux d'entretien, de construction ou d'aménagement sur des sites archéologiques sans que la Ville ni le promoteur du projet ne le sachent avant la mise en chantier. Cela peut donner lieu à la destruction de sites archéologiques importants ou au bouleversement du programme de construction du promoteur.

La Ville vient d'enclencher un processus de consolidation d'un réseau d'alliances stratégiques avec des intervenants du milieu, ce qui facilitera les efforts de protection et de mise en valeur du patrimoine archéologique. Elle doit le mener à terme et profiter des occasions d'échanges et de partenariats, notamment avec l'Université Laval et la Commission de la capitale nationale. En élaborant une politique de recherche visant à orienter les interventions sur l'ensemble du territoire, la Ville pourra en même temps hiérarchiser les interventions d'après les connaissances scientifiques et en fonction des potentiels de mise en valeur.

Malgré l'état d'avancement de la connaissance du patrimoine archéologique du Vieux-Québec ainsi que de certaines parties du Trait-Carré et de l'arrondissement historique de Beauport, il n'y a encore aucun plan d'ensemble indiquant les sites pouvant être mis en valeur à des fins pédagogiques et touristiques. Il n'y a pas non plus d'instrument visant à arrimer les activités d'aménagement du territoire et la mise en valeur des sites archéologiques importants. Plusieurs de ces sites sont déjà connus, notamment : le fort de Roberval à Cap-Rouge, le complexe des moulins dans le Jardin zoologique, l'ensemble de moulins à la chute Kabir Kouba, l'ensemble de moulins sur le ruisseau à la Taupière (Beauport), les vestiges industriels près de la rivière Beauport, le cœur du village de L'Ancienne-Lorette, la villa et la redoute Montcalm (Beauport), les sites en bordure de la rivière et du lac Saint-Charles ainsi que les sites sur le littoral du Saint-Laurent.

Enfin, il importe de signaler que des sites importants témoignant de l'histoire nationale restent à être mis en valeur. Lieux exceptionnels du patrimoine archéologique de Québec, ces sites, une fois mis en valeur, constitueront un apport au plan touristique et commémoratif en vue des célébrations du 400^{e} anniversaire de la fondation de la ville, pourvu que des projets soient mis de l'avant à brève échéance. À cet égard, les complexes du palais de l'Intendant et des Nouvelles Casernes ainsi que les vestiges de l'Habitation de Champlain et du château Saint-Louis sont particulièrement visés.

On peut constater la richesse archéologique du sous-sol du Vieux-Québec à partir de la carte synthèse du potentiel archéologique. Plusieurs sites ont fait l'objet de recherches et certains d'entre eux ont été mis en valeur depuis le début des recherches archéologiques à Québec il y a une trentaine d'années. Quelques sites sont bien protégés du fait de leur emplacement privilégié, entre autres, le complexe du Séminaire de Québec, le parc Montmorency ou la place d'Armes. D'autres, souvent situés sur des terrains privés, sont toujours exposés au risque de nouvelles interventions.

Les artefacts doivent être recueillis avec soin et conservés dans de bonnes conditions. La Ville manque actuellement d'espace pour effectuer les analyses de laboratoire et conserver ses collections. Elle ne dispose pas non plus de toutes les ressources nécessaires à ces fins. Elle pourrait perdre des pièces de grande valeur historique.

Église N.D. de la Garde

Couvent des Sœurs de Bordeaux

le patrimoine religieux : les églises et les propriétés institutionnelles

La présence des communautés religieuses et du clergé a profondément marqué l'évolution et le développement de la société québécoise. Leur influence sur l'éducation et/ou les soins de santé depuis l'époque du Régime français a tracé les grands jalons des valeurs sociales et religieuses ancrées dans la collectivité. Au fil des siècles, le clergé a érigé les églises et les communautés religieuses, les établissements qui représentent aujourd'hui les plus grands monuments de l'architecture de Québec. La Ville est consciente de cet apport à la vie collective sur les plans éducatif, pastoral, communautaire, historique, architectural et urbain.

Les églises

L'église constitue un élément structurant du paysage urbain, tant sur les plans physique et symbolique que social. À l'intérieur du cadre urbain qui évolue, elle constitue un repère, un signe. Elle a encore son rôle dans la vie des citoyens et des citoyennes et occupe une place importante dans l'imaginaire collectif. Son parvis fait office de place publique et parfois même de parc de voisinage.

Préoccupés par l'avenir des églises, la Ville et ses partenaires, le ministère de la Culture et des Communications et les différentes communautés religieuses, ont entrepris, en 1999, l'évaluation et l'analyse de l'état d'une partie des églises du territoire[1] puis de l'ensemble des 79 églises que compte la ville. L'analyse classe les églises selon trois catégories d'intérêt[2] qu'elles présentent : les églises à valeur patrimoniale élevée, les églises à valeur patrimoniale significative et les églises à valeur communautaire. Cette classification constitue un outil d'aide à la décision, établissant dès maintenant la voie à suivre devant l'éventualité de la fermeture au culte de certaines églises. Pour les églises à valeur patrimoniale élevée, la Ville et ses partenaires obligent de préserver l'intérieur et l'extérieur. Les églises à valeur patrimoniale significative sont assujetties au maintien de l'enveloppe extérieure. Quant aux églises à valeur communautaire, le maintien de la structure extérieure est souhaitable, à moins qu'aucun projet de remplacement acceptable n'émerge.

Les efforts soutenus ont conduit, en 1999, à l'énoncé d'une première politique[3] commune, répondant à la fois aux attentes de la Ville, du diocèse de Québec et du ministère de la Culture et des Communications. Cette politique, qui doit faire l'objet d'une mise à jour quinquennale, énonce les dispositions relatives à la conservation, au recyclage ou au remplacement des églises. Elle prévoit notamment les étapes à franchir à compter de la décision de fermer au culte une église. Tel que prévu dans la déclaration conjointe, cette politique est actuellement en processus de révision.

Le patrimoine immobilier des communautés religieuses

Le territoire de la ville de Québec compte plus d'une centaine de propriétés appartenant à des communautés religieuses. Plusieurs d'entre elles comportent des terrains non construits dont certains sont situés en zone agricole. Au cours des 19e et 20e siècle, les communautés religieuses se sont surtout établies le long des premiers parcours urbains, soit le chemin Sainte-Foy et le chemin Saint-Louis. Ainsi, La Cité et Sainte-Foy–Sillery comptent le plus grand nombre de propriétés conventuelles de un ou plusieurs bâtiments. La concentration importante de propriétés de ce genre justifie en grande partie le décret relatif à l'identification de l'arrondissement historique de Sillery. Le Vieux-Québec compte également un grand nombre de ces propriétés qui sont certainement les plus anciennes de la ville. Cependant, Beauport se classe au premier rang tant pour le

1. Cette première analyse a été élaborée pour le territoire de l'ancienne ville de Québec, dans le cadre d'un partenariat entre le ministère de la Culture et des Communications du Québec, l'ancienne Ville de Québec et le diocèse de Québec. Par la suite, l'analyse a été étendue à l'ensemble des 79 églises que compte la ville de Québec aujourd'hui.

2. Tiré de la déclaration conjointe, en avril 1999, de l'Archevêché de Québec, de l'ancienne Ville de Québec et du ministère de la Culture et des Communications du Québec relativement aux églises situées sur le territoire de la ville de Québec d'alors.

3. Cette politique fait partie intégrante de la déclaration conjointe, en avril 1999, de l'Archevêché de Québec, de l'ancienne Ville de Québec et du ministère de la Culture et des Communications du Québec relativement aux églises situées sur le territoire de la ville de Québec d'alors.

pourcentage d'occupation du sol par des propriétés conventuelles que pour la superficie de terrain appartenant à des communautés religieuses. La majeure partie de ces propriétés est constituée de terrains non construits situés en zone agricole. Le déclin des vocations religieuses force aujourd'hui les communautés à restructurer leur actif immobilier. Devant l'imminence de changement de vocation des propriétés conventuelles, la Ville a procédé à l'analyse de leur potentiel de recyclage à des fins résidentielles. Aucune évaluation ne permet toutefois de déterminer le potentiel que présentent les terrains vacants situés à l'intérieur ou à l'extérieur d'une zone agricole, en tenant compte des critères établis par la Ville. Les terrains situés en zone agricole sont actuellement régis par la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, les préservant ainsi des pressions en faveur de leur exploitation.

Domaine de Maizerets

La deuxième moitié du 20e siècle a été marquée au Québec par le déclin de la pratique religieuse et le désengagement de l'État dans l'éducation religieuse traditionnelle. Plusieurs églises sont actuellement menacées jusque dans leur existence même. La diminution substantielle de la fréquentation des lieux de culte pose le problème du recyclage de ces bâtiments, coûteux à entretenir et dont la structure est difficilement conciliable avec d'autres types de fonctions. La baisse de fréquentation engendre de surcroît une diminution importante des revenus des paroisses, alors que les dépenses augmentent. Face aux fermetures qui se multiplient et aux regroupements de paroisses, les fabriques devront bientôt faire face à la désuétude d'une part importante de leur patrimoine immobilier. Faute d'argent, elles devront choisir de conserver ou non ces propriétés. L'établissement d'une classification des bâtiments vise en l'occurrence à mieux orienter les interventions futures.

Le vieillissement des communautés religieuses et la diminution de leurs effectifs auront un impact certain sur l'avenir des grandes propriétés dont elles sont propriétaires. Jadis vouées à l'enseignement, aux soins de santé ou à des œuvres caritatives, les communautés religieuses vieillissantes se consacrent de plus en plus à l'hébergement et à la prise en charge de leurs membres.

Conscientes des coûts inhérents à l'entretien de bâtiments vieillissants, certaines communautés sont déjà disposées à vendre leurs propriétés. Certaines de ces propriétés devront éventuellement être recyclées. Des églises pourraient être démolies pour faire place à la réalisation de nouveaux projets. Le recyclage de certains de ces « monuments », la préservation des églises et du patrimoine immobilier des communautés religieuses ainsi que le maintien de leur vocation publique sont compromis à moins que les divers partenaires ne s'impliquent. Par ailleurs, les presbytères, traditionnellement lieux de résidence des prêtres au service des paroisses, se prêtent beaucoup plus facilement que les églises à une conversion.

Les terrains vacants et les bâtiments appartenant aux communautés religieuses sont soumis à de fortes pressions en faveur de leur exploitation ou de leur recyclage. Le maintien de la vocation publique des églises, la préservation des espaces verts et des boisés entourant les grandes propriétés des communautés religieuses, de même que le symbole social et culturel que représentent ces propriétés sont menacés. Bien que les dispositions réglementaires existantes limitent le type d'usage et les agrandissements autorisés, plusieurs propriétés pourraient être recyclées à des fins privées dans un avenir proche. Dans certains cas, la réglementation ne prévoit pas un type d'usage et une densité d'occupation compatibles avec le maintien du caractère patrimonial et public de ces propriétés.

C'est la présence des grandes propriétés conventuelles sur le chemin Saint-Louis qui a valu à l'arrondissement historique de Sillery d'être ainsi reconnu par le gouvernement du Québec. La transformation de ces propriétés pourrait compromettre l'intérêt historique et culturel de ce secteur. Enfin, les campus intercommunautaires de Saint-Augustin font actuellement l'objet de réflexions de la part des communautés religieuses concernées ainsi que de la Ville. D'une part, les coûts importants de l'entretien de bâtiments vieillissants constituent une lourde charge pour les propriétaires; d'autre part, les bâtiments vacants ou très peu utilisés recèlent un grand potentiel de recyclage.

Tableau 3
Église de catégorie 1

	Statut
Basilique-Cathédrale Notre-Dame-de-Québec	Ouverte au culte
Cathedral Church of the Holy Trinity	Ouverte au culte
Église de La-Nativité-de-Notre-Dame	Ouverte au culte
Église de Notre-Dame-de-Grâce	Fermée au culte
Église de Notre-Dame-de-Jacques-Cartier	Ouverte au culte
Église de Notre-Dame de-l'Annonciation	Ouverte au culte
Église de Notre-Dame-des-Victoires	Ouverte au culte
Église de Saint-Augustin-de-Desmaures	Ouverte au culte
Église de Saint-Charles-Borromée	Ouverte au culte
Église de Saint-Charles-de-Limoilou	Ouverte au culte
Église de Saint-Charles-Garnier	Ouverte au culte
Église de Saint-Denys-du-Plateau	Ouverte au culte
Église de Saint-Dominique	Ouverte au culte
Église de Saint-Félix-de-Cap-Rouge	Ouverte au culte
Église de Saint-Fidèle	Ouverte au culte
Église de Saint-Grégoire-de-Montmorency	Ouverte au culte
Église de Saint-Jean-Baptiste	Ouverte au culte
Église de Saint-Louis-de-France	Ouverte au culte
Église de Saint-Malo	Ouverte au culte
Église de Saint-Michel-de-Sillery	Ouverte au culte
Église de Saint-Pascal-de-Maizerets	Ouverte au culte
Église de Saint-Roch	Ouverte au culte
Église de Saint-Sauveur	Ouverte au culte
Église de Saint-Thomas-d'Aquin	Ouverte au culte
Église de Saint-Cœur-de-Marie	Recyclée
Église de Très-Saint-Sacrement	Ouverte au culte
St. Andrew's Church	Ouverte au culte
St. Michael's Church	Ouverte au culte

Source : Ville de Québec, mars 2004.

Société des traversiers du Québec

Centre Méduse

la qualité de l'architecture

La ville de Québec comprend divers ensembles construits dont l'intérêt patrimonial, culturel ou historique, qu'il soit local ou régional, justifient qu'on leur accorde une attention particulière. Certaines mesures sont nécessaires pour préserver le caractère distinctif de ces ensembles anciens et y intégrer harmonieusement les nouvelles constructions. À cet égard, rappelons que la qualité de l'architecture des nouvelles constructions est soumise à des règles depuis 1928 à Québec. La Ville entend poursuivre ses efforts afin de valoriser ce patrimoine et promouvoir la qualité du cadre bâti sur l'ensemble de son territoire.

Divers mécanismes encadrent les interventions en matière d'intégration et de qualité de l'architecture. Mentionnons les dispositions de la réglementation de zonage, les règlements sur les plans d'intégration des interventions architecturales (PIIA) et les pouvoirs de la Commission d'urbanisme et de conservation.[1] Le premier de ces instruments a un caractère normatif, tandis que les deux autres se situent au plan qualitatif du fait qu'ils offrent des critères à partir desquels on peut évaluer la qualité des projets à l'étude et dont l'application revêt du même coup une certaine souplesse. Le choix du mécanisme pertinent est fonction de la nature des secteurs devant faire l'objet d'un encadrement de l'architecture.

L'établissement de balises et la définition d'un cadre de gestion visent à bonifier les milieux visés et à en faire des espaces attrayants auxquels les citoyens pourront s'identifier et que les visiteurs pourront apprécier. L'application de moyens additionnels de contrôle architectural peut s'avérer nécessaire dans certains secteurs, notamment dans le but de promouvoir le patrimoine historique et le statut de capitale que détient la Ville de Québec. C'est l'importance que revêt un secteur d'intérêt, par sa valeur d'ensemble, son unicité, sa représentativité ou sa portée, qui justifie la nécessité de l'assujettir à des règles architecturales particulières.

La réglementation de zonage

L'aspect et l'intégration des bâtiments sont régis par la réglementation de zonage. Par exemple, l'implantation, l'alignement et la hauteur des constructions sont soumis à des normes d'harmonisation. Cette réglementation peut exiger d'utiliser un matériau de revêtement extérieur plutôt qu'un autre dans une zone donnée, voire même préciser la proportion minimale dans laquelle un matériau doit être utilisé. Ces dispositions sont en vigueur et doivent être respectées dans le cadre du processus d'évaluation et d'approbation des demandes de permis.

Les pouvoirs de la Commission d'urbanisme et de conservation

Unique en son genre au Canada, la Commission d'urbanisme et de conservation existe depuis 1928 et jouit de pouvoirs spéciaux en matière de contrôle de l'harmonisation architecturale des nouvelles constructions et des modifications apportées à des bâtiments anciens sur le territoire de la ville. Sa principale force découle de son autonomie relative, grâce à laquelle elle peut traiter avec efficacité et rapidité un volume considérable de demandes. Ainsi, elle exerce un contrôle intégral des interventions sur un vaste territoire[2]. Ce pouvoir décisionnel lui permet aussi d'encadrer avec toute la souplesse requise les interventions réalisées dans des milieux où les styles architecturaux, les modes d'implantation et les fonctions urbaines sont si variés qu'il serait difficile, voire impossible, de définir un cadre de référence adéquat au moyen de critères architecturaux uniformes.

Le libellé même du règlement constituant la Commission d'urbanisme et de conservation, qui précise qu'elle a autorité en matière d'architecture et de symétrie des constructions, l'oriente naturellement vers la protection des milieux bâtis existants plutôt que l'encadrement des nouveaux développements. En effet, le terme symétrie sous-entend qu'elle porte des jugements en s'appuyant sur un cadre de référence

1. Rappelons que la Commission d'urbanisme et de conservation existe en vertu des pouvoirs conférés par la charte de la Ville.

2. Jusqu'à la révision récente de son mandat, la Commission d'urbanisme et de conservation exerçait un contrôle intégral des interventions sur l'ensemble du territoire de l'ancienne ville de Québec depuis 1933.

existant. Puisqu'elle doit tenir compte du contexte bâti environnant dans ses jugements, elle est davantage habilitée à encadrer la réalisation des projets de rénovation, de restauration et d'insertion dans les secteurs déjà construits.

Les règlements sur les plans d'intégration des interventions architecturales (PIIA)

Les règlements sur les PIIA ont l'avantage de pouvoir comprendre des critères d'intervention touchant non seulement l'architecture et la symétrie des constructions, mais aussi les lotissements, l'aménagement des aires extérieures, l'affichage et même les démolitions. C'est ce qui distingue le plus le contrôle exercé par les règlements sur les PIIA de celui exercé par la Commission d'urbanisme.

Le processus d'approbation d'une intervention assujettie à un règlement sur les PIIA implique deux instances : l'une consultative, le Comité consultatif d'urbanisme (CCU), et l'autre décisionnelle, le Conseil d'arrondissement. Ces instances se prononcent successivement, ce qui occasionne des délais dans l'approbation des demandes et limite le volume de demandes pouvant être traité. Par conséquent, les règlements sur les PIIA sont davantage adaptés à des territoires restreints ou à des types d'interventions bien définis sur un plus grand territoire.

Place de la Gare

Rue d'Aiguillon avant et après l'enlèvement des câbles.

l'intégration des infrastructures hydroélectriques et l'enfouissement des réseaux câblés

Les infrastructures des services d'utilité publique et les réseaux câblés font partie intégrante de la réalité urbaine. Au début du siècle dernier, elles ont graduellement été introduites dans les milieux déjà construits, changeant à jamais leur image. Dans les quartiers développés par la suite, elles ont systématiquement été intégrées. Dans tous les cas, leur installation en surface a une grande incidence sur le paysage urbain.

Le territoire de Québec est traversé par plusieurs grandes lignes de transport de l'électricité et compte également d'importants postes de transformations de l'énergie et une centrale de production privée, celle des Marches-Naturelles sur la rivière Montmorency. Ces équipements d'envergure supramunicipale ont un grand impact sur la structure urbaine et s'intègrent rarement bien au milieu. Par exemple, les emprises de transport de l'électricité créent de véritables tranchées sur le territoire. D'une largeur considérable, elles sont entièrement déboisées pour des raisons de sécurité et occupées par des structures disproportionnées par rapport à leur milieu d'insertion. On note aussi la présence de lignes de transport d'énergie en zones urbaines denses, notamment en bordure de la 2e Rue, dans l'arrondissement de Limoilou, et du boulevard des Chutes, dans l'arrondissement de Beauport. Lorsqu'elles sont ainsi installées en bordure de voies publiques, ces lignes altèrent grandement la qualité du paysage urbain.

Souhaitant contribuer à la valorisation des municipalités sur le territoire desquels elle est intervenue, Hydro-Québec a mis sur pied un programme de mise en valeur intégré par lequel elle remet un crédit pour la réalisation de projets destinés à l'amélioration du cadre de vie des collectivités visées. Récemment, la Ville de Québec s'est ainsi vu accorder une somme pour la réalisation de projets dans les secteurs de Lebourgneuf, Vanier et Sainte-Foy. En outre, Hydro-Québec a mis au point un nouveau type de pylône au profil plus discret, dont l'impact visuel est beaucoup moindre.

À une échelle plus locale, les réseaux de distribution aériens diminuent la qualité du paysage urbain et souvent la beauté du cadre bâti des quartiers. En raison de contraintes spatiales, notamment dans les secteurs plus anciens, ces réseaux sont souvent installés à même l'emprise des voies publiques et, dans certains cas, sur les trottoirs. En général, les réseaux de télécommunication et de câblodistribution accompagnent le réseau électrique, ce qui augmente le nombre de fils. Les pratiques variables et la multiplication des fils contribuent parfois à une réelle discordance visuelle dans l'espace public.

Les préoccupations relatives à l'impact des réseaux câblés sur l'environnement urbain sont relativement récentes. Après la tempête de verglas en 1998, Hydro-Québec constatait que l'enfouissement des réseaux de distribution était un des principaux moyens de sécuriser l'approvisionnement en électricité et recommandait l'élaboration d'un programme applicable aux agglomérations urbaines. Outre l'aspect sécurité, nul doute que l'enfouissement des réseaux câblés contribue à revaloriser le paysage urbain. Des programmes comportant une contribution financière ont été mis sur pied par le gouvernement provincial et Hydro-Québec au cours des dernières années. L'un d'entre eux, le Programme d'enfouissement des réseaux de distribution, vise le prolongement du réseau souterrain dans les nouveaux développements résidentiels et l'enfouissement des réseaux existants dans des zones urbaines déterminées par les municipalités.

Mentionnons également le Programme gouvernemental d'enfouissement des réseaux câblés de distribution visant les sites d'intérêt patrimonial, culturel ou touristique. Le ministère des Ressources naturelles (MRN) a déjà donné son aval

Chemin Saint-Louis

aux projets d'enfouissement prévus dans le secteur du Trait-Carré, dans Charlesbourg, et dans le Vieux-Village de Sainte-Foy. Le Vieux-Sillery, la rue Sous-le-Cap, l'avenue Royale, le Vieux-Cap-Rouge, le quartier Saint-Jean-Baptiste et l'îlot paroissial de Saint-Augustin sont également visés par des demandes d'enfouissement à titre de secteurs d'intérêt patrimonial, culturel ou touristique.

Jusqu'à maintenant, le territoire de la ville de Québec n'a pas encore fait l'objet d'une politique d'enfouissement des réseaux câblés. Néanmoins, la Ville a élaboré différentes stratégies pour atténuer l'impact de ces réseaux. Selon les secteurs de développement, elle préconise l'implantation des réseaux de distribution soit en mode aérien en arrière des lots soit par enfouissement. La plupart des développements où le réseau a été enfoui avaient une forte densité ou un caractère haut de gamme. En raison de leur intérêt patrimonial, de leur envergure ou de leur haute visibilité, certains secteurs déjà desservis en mode aérien ont fait l'objet de démarches particulières en vue d'enfouir les réseaux existants. Dans l'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery, certains axes ont été identifiés *zones d'amélioration locale,* sans toutefois faire l'objet d'un règlement. L'enfouissement y étant jugé souhaitable sans pouvoir être réalisé immédiatement, il fut signifié que dans un premier temps, les nouvelles constructions devraient faire l'objet de branchements souterrains. Le tableau ci-après indique les principaux secteurs où le réseau a été enfoui, de même que ceux faisant déjà l'objet d'un règlement ou de mesures particulières au sujet de l'enfouissement des réseaux câblés.

Tableau 4

Projets particuliers ou protocoles d'enfouissement par arrondissement

Arrondissement	Projet particulier ou protocole	Règlements d'urbanisme ou administratifs applicables en matière d'enfouissement
La Cité	• Vieux-Québec • Colline Parlementaire	
Les Rivières	• Zone Lebourgneuf (protocole) • Jardins Rive-Gauche (protocole)	• Secteurs désignés avec réseau souterrain (règl. administratif) : parc technologique du Québec-Métropolitain
Sainte-Foy–Sillery		• Secteurs désignés avec réseau souterrain (règl. administratif) : Pointe-Sainte-Foy; zone centrale / pôle urbain et d'autres. • Zones d'amélioration locale prévues : zone du Vallon, boul. du Versant-Nord, ch. Sainte-Foy, ch. des Quatre-Bourgeois, boul. Hochelaga, ch. Saint-Louis, route de l'Église.
Charlesbourg		• Montagne des Roches – phase I (règl. sur les PIIA) • Secteur de l'Atrium (règl. sur les PIIA) • Trait-Carré – Nord-Ouest (règl. sur les PIIA)
Beauport	• Cœur du Vieux-Bourg (Revicentre)	• Centre d'affaires et de services de Beauport (règl. administratif)
Laurentien	• Seigneurie de Lorette (phase I) • Rue Provancher (Cap-Rouge) • Domaine des Sœurs (Cap-Rouge)	• Secteurs désignés avec réseau souterrain (règl. administratif) : Gaudarville. • Zones d'amélioration locale prévues : boul. Wilfrid-Hamel, Le Gendre et d'autres.

Source : Ville de Québec, mars 2004.

Les infrastructures hydroélectriques de transformation et de transport de l'énergie

Les infrastructures existantes répondent aux besoins d'Hydro-Québec et ne sont pas appelées à être modifiées de façon importante. La Ville doit donc tenir compte de leur présence dans l'aménagement et le développement de son territoire, et essayer d'en atténuer l'impact sur la qualité des milieux de vie et du paysage urbain. Au cours des prochaines années, la société d'État convient qu'elle devra probablement aménager de nouvelles lignes de transport de l'énergie et d'autres postes de transformation de l'électricité. Compte tenu de l'urbanisation avancée du territoire, la Ville et Hydro-Québec ont tout avantage à se concerter pour s'assurer de l'adéquation de leurs démarches de planification respectives, l'une visant le développement du territoire et l'autre, l'implantation de nouvelles infrastructures.

En milieu construit, il est important de limiter l'impact visuel des lignes de transport de l'énergie. Peu d'espace étant disponible pour des interventions de part et d'autre des emprises existantes, les possibilités sont parfois réduites à la plantation de végétaux ou à la réalisation d'aménagements paysagers qui embelliront le cadre de vie des résidants. Pour des raisons de sécurité, Hydro-Québec a fixé à 4,5 m la hauteur maximale des plantations sur ses emprises. Une entente avec la société d'État est incontournable pour toute intervention. Dans les secteurs de développement qui seront traversés par des lignes de transport de l'énergie, la Ville peut adopter une approche proactive en vue de mieux intégrer les infrastructures hydroélectriques. Par une planification judicieuse du développement et de l'aménagement des milieux riverains, elle peut aussi prévoir l'espace nécessaire à la plantation d'écrans végétaux de part et d'autre des emprises d'Hydro-Québec.

L'effet de rupture provoqué par les corridors hydroélectriques doit également faire l'objet d'une attention particulière. Hydro-Québec manifeste de plus en plus d'ouverture à l'égard des projets municipaux comportant l'aménagement de parcours ou d'espaces récréatifs sur ses emprises. La réalisation de ces projets contribue à unifier les milieux de vie. Dans certains cas, Hydro-Québec accepte même que des bassins de rétention des eaux de surface soient aménagés à l'intérieur des corridors de transport de l'énergie. L'installation de ces bassins s'inscrit très bien dans une perspective de développement durable du territoire.

Les lignes de distribution et d'alimentation

En matière de distribution de l'électricité et d'alimentation en électricité, la Ville doit d'abord chercher à atténuer l'impact des réseaux aériens existant dans les milieux construits. La situation est particulièrement cruciale dans les secteurs présentant un intérêt patrimonial, paysager, touristique ou une grande visibilité. L'enfouissement des réseaux existants semble souhaitable en de nombreux secteurs. Compte tenu de la superficie du territoire et des coûts associés à des projets de ce genre, il faut nécessairement planifier dans le temps l'enfouissement de l'ensemble des réseaux aériens concernés. La Ville doit donc établir la liste des secteurs prioritaires à cet égard. Parallèlement, elle doit établir des règles susceptibles de conduire à une meilleure intégration des réseaux de distribution aériens, notamment en ce qui concerne la multiplication des fils. Il faut également réévaluer la manière de faire de certains distributeurs de services câblés.

Les investissements inhérents à l'enfouissement des réseaux de distribution d'électricité sont souvent justifiés par les nombreux avantages qui en découlent. En effet, l'enfouissement des réseaux accroît l'esthétisme et la sécurité des milieux de vie, élimine la discordance entre la végétation et les fils électriques, offre une plus grande souplesse dans l'aménagement de l'espace public ou privé et, enfin, hausse la valeur foncière des propriétés. Considérant l'impact des réseaux aériens et le coût beaucoup plus élevé de la réalisation de travaux d'enfouissement en milieu construit qu'en milieu non construit, il est justifié d'installer des réseaux souterrains dans les nouveaux développements.

Les coûts liés à l'enfouissement des réseaux constituent un enjeu majeur pour la Ville puisqu'ils supposent un investissement additionnel pour chaque unité d'habitation. Bien qu'assumé initialement par le promoteur, le coût de l'installation d'un réseau souterrain est nécessairement reporté sur le prix d'achat des propriétés. La Ville doit donc chercher à élaborer des stratégies visant à atténuer la charge supportée par l'acquéreur au prorata de la valeur de la propriété. Elle doit en outre poursuivre des démarches en vue de conclure des ententes avec Hydro-Québec ou avec d'éventuels partenaires publics an regard du financement des travaux d'enfouissement des réseaux.

Parc-aréna de Val-Bélair

LA QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE

Parmi tous les facteurs qui participent à la qualité d'un milieu de vie urbain, les espaces publics de détente, de récréation et de loisirs variés, les événements d'envergure régionale tout autant que les animations culturelles de quartier jouent un rôle prépondérant. Au chapitre des loisirs, le plus grand atout de la ville réside dans l'attrait de ses nombreux espaces naturels qui, reliés les uns aux autres en un réseau vert et bleu continu, pourraient devenir l'une des composantes majeures de la qualité de vie à Québec. La Ville est également bien pourvue en terrains et installations de sport, mais il y a place à l'amélioration et, surtout, à une meilleure répartition sur le territoire. Quant aux arts et à la culture, ils ont déjà une place de choix en raison de leur apport indéniable à la prospérité de la ville et à l'épanouissement des résidants. Ces dernières années, l'administration municipale s'est donnée les moyens d'intervenir afin de faire rayonner le travail des artistes d'ici tout en facilitant l'accès aux arts à l'ensemble de la population; le complexe Méduse ou le centre d'art La Chapelle en sont des exemples éloquents. Les loisirs et la culture sont des facteurs parmi d'autres qui concourent au climat paisible qui règne à Québec, classée aujourd'hui dans le peloton de tête de villes les plus sécuritaires au Canada.

Parc J.-P.-Nolin

Parc Duberger

l'offre d'activités et d'équipements de loisirs

La Ville a pour mission d'offrir à ses citoyens un milieu de vie de qualité, favorable à leur développement. Elle a la responsabilité de fournir des conditions propices à la détente et à la pratique des loisirs, tant au plan des équipements récréatifs qu'à celui de l'organisation des activités. Le développement d'un réseau intégré d'équipements de loisirs doit s'inscrire dans une planification d'ensemble qui assure la complémentarité et la diversité des installations, la meilleure occupation possible du sol et l'équilibre du développement récréatif. Dans cette optique, la Ville a élaboré un *Plan directeur des équipements récréatifs et culturels*[1] qui énonce une vision d'ensemble des besoins et assure un développement efficient et équilibré des équipements et espaces récréatifs sur son territoire.

Dans l'ensemble, la population de Québec dispose d'un riche réseau de parcs, d'espaces et d'équipements récréatifs.

Voir carte 8, Parcs et espaces verts publics.

Ces parcs, espaces et équipements sont cependant inégalement répartis sur le territoire. Le réseau s'adapte difficilement aux besoins des athlètes de haut niveau et à la tenue d'événements sportifs d'envergure. Les équipements à caractère communautaire sont utilisés au maximum de leur capacité. Enfin, les nombreux espaces naturels verts ou bleus, tels que les boisés, les rivières et le littoral fluvial, ne sont pas exploités à leur plein potentiel.

Les quelque 453 parcs et espaces verts offrent à tous les citoyens la possibilité de bénéficier d'un espace de détente à proximité de leur lieu de résidence (voir le tableau 5). Ils sont classés en fonction des activités qu'on peut y pratiquer et de la clientèle visée. Il y a cinq catégories de parcs : les parcs polyvalents, de détente, utilitaires, de plein air et aquatiques. Selon la clientèle qu'ils attirent et leur distance par rapport au lieu de résidence, ils sont définis comme parcs de voisinage, de quartier, d'arrondissement ou municipaux. Les parcs de voisinage sont les plus nombreux puisqu'ils sont destinés à la population dans un rayon de un kilomètre.

Parmi les arrondissements, Laurentien est celui qui compte le plus grand nombre de parcs, soit 118, ce qui représente plus du quart des parcs et espaces verts du territoire. Étant le plus peuplé et compte tenu que la majorité de ses secteurs résidentiels sont de basse densité, il possède un nombre important de parcs de voisinage. La Cité et Beauport suivent avec une soixantaine de parcs chacun, tous types confondus.

Tableau 5

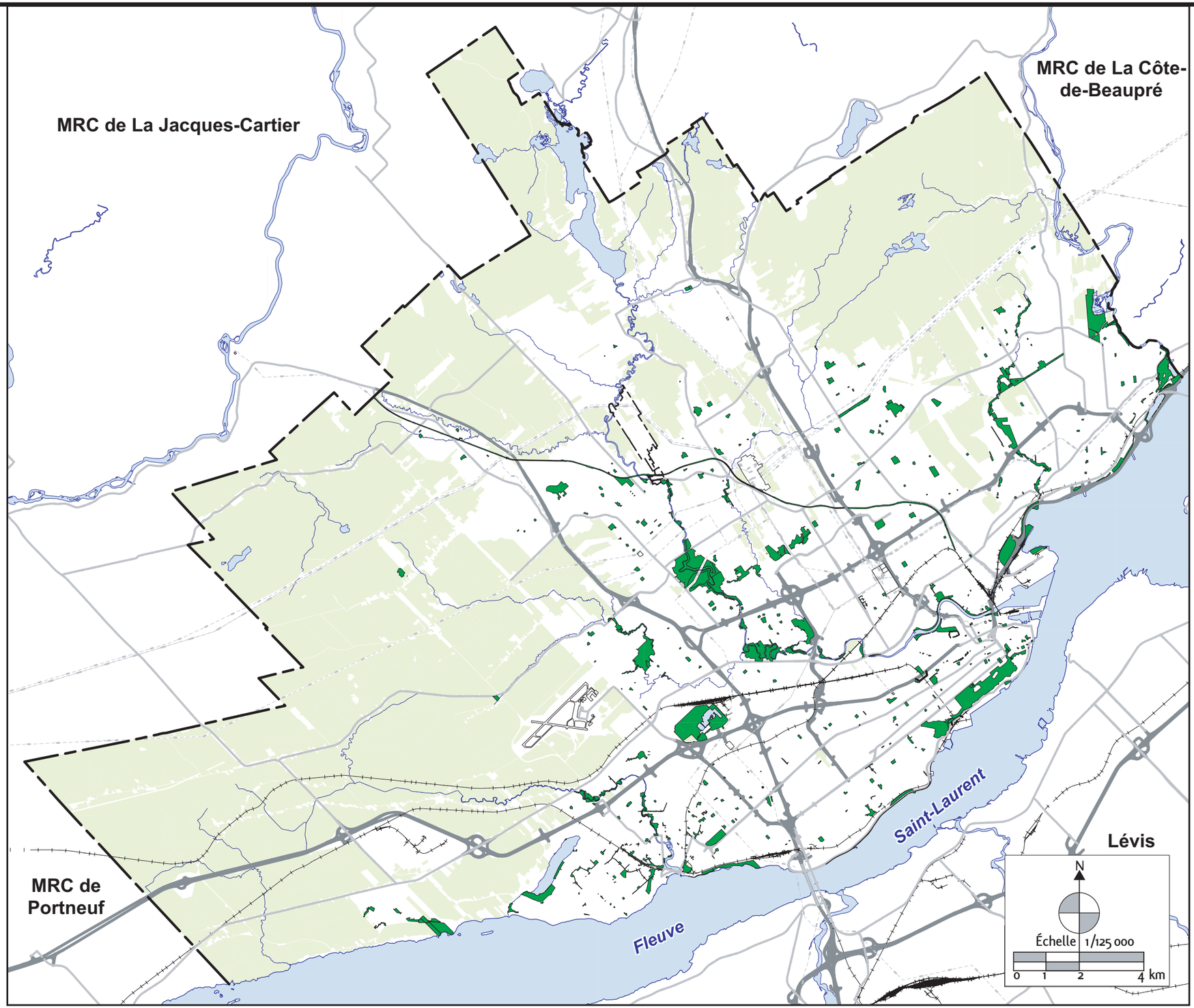
Répartition des parcs publics par arrondissement

Emplacement	Parc de voisinage	Parc de quartier	Parc d'arrondissement	Parc municipal	Nombre total de parc
Arrondissement de La Cité	32	21	1	12	**66**
Arrondissement des Rivières	38	13	0	3	**54**
Arrondissement de Sainte-Foy–Sillery	28	20	5	3	**56**
Arrondissement de Charlesbourg	7	15	6	2	**30**
Arrondissement de Beauport	35	14	8	3	**60**
Arrondissement de Limoilou	4	17	1	4	**26**
Arrondissement de La Haute-Saint-Charles	18	17	6	2	**43**
Arrondissement Laurentien	84	23	5	6	**118**
TOTAL	**246**	**140**	**32**	**35**	**453**

Source : Ville de Québec, mars 2004.

1. *Plan directeur des équipements récréatifs et culturels*, Pluram et Groupe Sodem, pour le compte de la Ville de Québec, 2004.

8 Parcs et espaces verts publics



Parc et espace vert

VILLE DE QUÉBEC

Domaine de Maizerets

À titre de centre-ville, La Cité compte le plus grand nombre de parcs municipaux.

Au chapitre des équipements sportifs municipaux, la ville compte plus de 500 terrains de sports de tous genres (voir le tableau 6). Après les courts de tennis, les terrains de soccer composent la plus grande proportion de l'offre, résultat de la popularité grandissante de ce sport auprès de la population. On dénombre 112 patinoires intérieures ou extérieures. En plus des équipements figurant dans le tableau ci-dessous, le territoire de la ville compte plus de 250 km de piste cyclable, 130 centres communautaires et de loisirs, 18 centres sportifs et près de 1 000 salles polyvalentes ou spécialisées.

Tableau 6

Terrains de sport sur le territoire de la Ville de Québec

Équipement	Nombre
Terrain de balle	96
Court de tennis	150
Terrain de basket-ball	59
Terrain de volley-ball	35
Terrain de football	4
Terrain de soccer	142
Piscine extérieure	35
Pataugeoire	27
Jeu d'eau	40
Patinoire extérieure	89
Anneau de glace, sentier et surface glacés	64
Aire de jeux avec modules	241
Parc de planches à roulettes et piste de BMX	27
Autre terrain de sport[1]	30
Jardin communautaire	19
Sentier de ski de fond	12
Sentier pédestre	24
Gymnase	131
Patinoire intérieure	23
Piscine intérieure	22
Autre plateau sportif intérieur[2]	48
TOTAL	**1 318**

1. Comprend les murs de pratique de tennis, les paniers de pratique de basket-ball, les pentes de ski alpin, les pistes d'athlétisme extérieures et les vélodromes.

2. Comprend les salles de conditionnement physique, les palestres, les pistes d'athlétisme intérieures et les salles de combat.

Source : Ville de Québec, mars 2004.

De plus, il dispose de sites récréatifs d'envergure municipale ou nationale qui offrent une diversité d'activités pour toutes les clientèles. Ces sites sont notamment la baie de Beauport, ExpoCité et les bases de plein air de Sainte-Foy et de Val-Bélair.

Les espaces naturels, utilisés ou appelés à être utilisés comme lieux de détente et de récréation, contribuent grandement à la diversité des espaces récréatifs et favorisent l'accessibilité à un espace vert proche du lieu de résidence. Leurs caractéristiques en font des milieux riches, diversifiés et de très grande qualité qui les rendent attrayants pour des fins récréatives. Le mont Bélair, le parc de l'Escarpement, les parcs linéaires des rivières Saint-Charles et du Berger, le parc riverain du lac Saint-Augustin, le parc du Haut-Fond, le parc de la Montagne-des-Roches, le parc de la Plage-Jacques-Cartier et le parc de la rivière Montmorency sont parmi les milieux naturels présentant un grand potentiel de loisir et de détente[1]. La bordure fluviale recèle certes le plus grand potentiel à cette fin. La disponibilité des terrains libres et l'existence de points d'intérêt tels que les marinas, les plages, la piste cyclable et les parcs disséminés sur la frange urbaine longeant le littoral justifie déjà le développement d'un concept récréotouristique, du parc du Haut-Fond à la chute Montmorency. La mise en réseau de l'ensemble des espaces naturels fait partie des priorités de la Ville en matière de planification.

Le Plan directeur des équipements récréatifs indique, pour chaque catégorie d'activités ou d'équipements, trois types d'interventions relativement à la consolidation du réseau des équipements de loisir selon qu'il s'agit d'entretien, de fonctionnalité ou d'usage. Les déficits d'entretien réfèrent aux équipements existants dont la structure ou l'esthétisme nécessitent des travaux. Les déficits de fonctionnalité sont des projets de transformation d'un équipement existant pour un nouvel usage. Quant aux déficits d'usage, ils font référence à l'implantation d'un nouvel équipement tel qu'un parc, un bâtiment ou un plateau sportif. La classification des projets a fait ressortir la nécessité d'établir des priorités du fait que les besoins sont nombreux. L'évaluation du type d'intervention nécessaire a été effectuée sur la base de critères pondérés. Le programme d'intervention qui découle de cette analyse permettra de guider les décideurs dans le choix des projets prioritaires à réaliser pour répondre le plus adéquatement possible aux besoins du milieu.

1. Ces espaces naturels ne sont pas tous de propriété municipale.

Avec l'habitation, les loisirs constituent la fonction urbaine qui touche le plus la qualité du milieu de vie des citoyens. L'évolution de la demande de parcs, d'espaces et d'équipements récréatifs est donc pour la Ville le principal enjeu en cette matière. La Ville doit pouvoir répondre aux besoins actuels et projetés d'une population vieillissante, en maintenant une offre de parcs et équipements pour toutes les catégories d'utilisateurs, et ce, dans le respect des orientations de consolidation du territoire. Compte tenu de la croissance prévisible de la population, la demande devrait croître légèrement au cours des dix prochaines années. Toutefois, cette demande se modulera différemment selon les arrondissements, puisque les modifications de la structure démographique ne seront pas les mêmes dans tous. Outre le vieillissement, la baisse du nombre d'enfants par ménage et la plus grande mobilité des jeunes influeront sur la quantité et le type d'aménagements requis. De plus, la demande sera modifiée par les tendances en matière de loisirs, notamment : la popularité grandissante des activités de plein air, des activités individuelles plutôt que collectives et des activités libres plutôt que programmées ou encadrées; par la demande accrue d'activités sportives extrêmes ou reliées aux nouvelles technologies; par les préférences des clientèles selon qu'elles sont féminines ou masculines; enfin, par le maintien de la demande d'activités familiales. En raison des besoins en constante évolution, la flexibilité des équipements constitue donc un aspect incontournable dans la planification du loisir à Québec.

Les besoins de chaque arrondissement sont nombreux mais les ressources, limitées. À l'heure actuelle, la demande dans les secteurs périphériques est croissante à cause du développement accéléré des nouveaux quartiers résidentiels, majoritairement occupés par de jeunes familles. Les orientations de la Ville à l'égard de la consolidation du territoire urbanisé vont dans le sens de l'amélioration des équipements existants plutôt que dans celui de l'ajout de nouveaux équipements. Dans cette optique, il faut analyser en détail les besoins réels à long terme avant de procéder à de nouvelles implantations qui répondraient adéquatement aux besoins actuels des secteurs périphériques. Bien que le secteur privé contribue à accroître l'offre de loisirs, il ne peut se substituer à la Ville pour combler tous les besoins, tant au plan des équipements que de la programmation des activités. Puisque le loisir constitue un service de proximité, la Ville se donne comme objectif d'offrir à ses citoyens des services gratuits ou à faible coût.

Afin de pallier le déficit d'entretien ou de fonctionnalité, elle doit prévoir dès maintenant les investissements nécessaires à la consolidation, au recyclage et à la rénovation des équipements actuels. De plus, les équipements doivent devenir de plus en plus flexibles pour pouvoir se prêter à des activités diverses. La Ville doit porter une attention particulière à la planification de nouveaux équipements relativement au déficit d'usage afin qu'elle n'ait pas à assumer dans l'avenir des coûts d'entretien supplémentaires. Le développement de nouvelles parties du territoire, principalement à des fins résidentielles, pourrait avoir un impact sur la demande de loisirs dans chacun des arrondissements. L'ajout de nouveaux équipements et le maintien de l'ensemble des équipements actuels dépendent de la capacité financière de la Ville, d'où la nécessité d'établir des priorités.

La répartition adéquate des parcs, espaces et équipements récréatifs devra prendre en compte non seulement le nombre de résidants directement visés, mais également la population non résidante. On pense notamment à l'achalandage croissant des équipements et espaces récréatifs du centre-ville qui subissent des pressions considérables au plan de leur capacité d'accueil et de leur disponibilité à certaines heures cruciales.

La Ville a deux choix en matière de gestion de ses équipements récréatifs. Elle peut l'assumer entièrement elle-même – entretien, programmation et autres aspects – ou l'impartir en partie ou en totalité à l'entreprise privée à but ou sans but lucratif. Elle doit donc analyser les avantages et les inconvénients de chacune de ces possibilités et choisir celle qui sera la moins coûteuse et la plus propice à offrir des services de qualité aux citoyens.

L'aménagement de parcs au cœur des zones habitées demeure également un défi à relever, principalement dans les

quartiers centraux où les espaces verts sont généralement situés en périphérie. Les grands espaces boisés sur le pourtour de la ville ne peuvent compenser les besoins d'espaces récréatifs dans les zones plus urbaines. De plus, la constitution de réseaux d'espaces verts et bleus le long des principaux cours d'eau et des corridors naturels soulève la question de la protection des zones sensibles en milieu urbain. La pression exercée sur ces milieux exige de déterminer quels aménagements et activités sont compatible avec des objectifs de préservation, donc n'ont pas d'incidence négative sur l'environnement naturel. De plus, l'aménagement de circuits piétons et cyclables devra être intégré aux nouveaux lotissements résidentiels pour assurer un cadre de vie de qualité et favoriser la mise en réseau des parcs.

Enfin, si la Ville souhaite voir se tenir des manifestations sportives de haut niveau sur son territoire, elle doit prévoir les espaces et les équipements appropriés. De plus, le développement d'une élite sportive locale n'est possible qu'à cette condition. La Ville dispose actuellement d'un nombre restreint d'équipements et d'installations à cette fin : l'anneau de glace Gaétan-Boucher, le Colisée Pepsi et le PEPS de l'Université Laval.

Musée du Québec

Capitole

le développement culturel et artistique

Capitale du Québec et cœur de la culture francophone en Amérique du nord, la ville de Québec revêt une symbolique culturelle incontournable. De fait, des institutions et organismes culturels privés et publics d'envergure régionale, nationale ou internationale sont implantés sur son territoire. Mais Québec est plus qu'un symbole : son administration municipale soutient activement la création, la production et la diffusion artistique tout en donnant à la population diverses occasions d'apprécier la culture et les arts. Sur l'ensemble du territoire, des lieux et équipements offrent aux artistes la possibilité d'exprimer et de faire partager leur art. Les amateurs peuvent assister à des manifestations culturelles et s'adonner à des activités de loisir culturel. L'art et la culture contribuent non seulement à la qualité de vie et à l'épanouissement des citoyens mais aussi au développement économique et au rayonnement de la ville.

Afin d'élargir ses perspectives d'avenir dans les domaines culturels et artistiques, de mettre à niveau les pratiques, d'améliorer l'offre et de renforcer les relations qu'elle a tissées avec ses nombreux partenaires, la Ville s'est dotée d'une politique culturelle. Cette politique constitue un cadre de référence et un outil de concertation établissant les paramètres devant guider ses interventions futures en matière d'art et de culture. Parallèlement, elle procède actuellement à l'élaboration d'un plan directeur des équipements artistiques et culturels dans le but de s'assurer qu'ils répondent adéquatement aux besoins de la population. Ce plan indiquera les interventions requises pour parfaire l'offre actuelle et combler les carences observées dans certains secteurs d'activités au plan de l'entretien, de la fonctionnalité ou de l'usage des équipements, et ce, pour chaque arrondissement de la ville. En raison de leur nombre important, les projets dans les arrondissements ont été répartis selon trois niveaux de priorité. Quant aux projets d'envergure municipale ou supralocale, la Ville les perçoit comme une finalité à atteindre, car le moment de leur réalisation dépend des ressources disponibles, des opportunités qui s'offriront et des attentes publiques et politiques.

Plusieurs équipements supramunicipaux contribuent à la diffusion culturelle, notamment le Grand Théâtre, le Palais Montcalm (future Maison de la musique), le Capitole, ExpoCité et la salle Albert-Rousseau. Le Centre d'interprétation de la vie urbaine de la ville de Québec ainsi que les musées de la Civilisation, des Beaux-Arts du Québec et de l'Amérique-Française, pour ne nommer que ceux-là, sont également une porte ouverte sur la culture. Quant à la production et à la diffusion, de nombreuses institutions théâtrales s'y consacrent. Mentionnons les théâtres de la Bordée, du Périscope, du Petit-Champlain, de la Fenière et de la Dame-Blanche. Les établissements d'enseignement supérieur et d'autres institutions offrent également des salles propices à la tenue de représentations et de spectacles divers.

Différentes places et espaces publics se prêtent à la tenue de manifestations culturelles extérieures : spectacles populaires, arts de la rue, expositions en plein air, etc. Certains sont dotés d'une scène extérieure permanente largement utilisée en été, même tout au long de l'année dans les cas de l'Agora du Vieux-Port, de la place D'Youville, du parc Roland-Beaudin et du parc de la Visitation. Les activités qui s'y tiennent génèrent une animation urbaine essentielle au dynamisme social et économique de la ville. Elles contribuent ainsi à la qualité de vie, au renforcement du sentiment d'appartenance et au rapprochement des citoyens, tout en soutenant le développement du tourisme culturel. En particulier, le centre-ville possède de nombreux espaces publics extérieurs, certains présentant une grande capacité d'accueil. Il est le théâtre de manifestations dont le rayonnement excède largement le territoire municipal. Il suffit de penser au Festival d'été de Québec ou à l'incontournable Carnaval de Québec.

La Ville de Québec ayant misé sur la culture comme moteur de revitalisation urbaine, notamment au centre-ville, le développement du milieu culturel professionnel a pris son essor au cours des deux dernières décennies. Son appui à la

Musée des Civilisations

Bibliothèque Étienne-Parent

réalisation du projet Méduse (une coopérative de producteurs et de diffuseurs d'activités artistiques, communautaires ou culturels) a attiré d'autres établissements jouant un rôle important dans le domaine culturel, entre autres, l'École des arts visuels de l'Université Laval, un théâtre d'une importance majeure, un journal à vocation culturelle, deux télédiffuseurs et plusieurs entreprises de multimédia. L'implantation de plus d'une centaine d'ateliers d'artistes a également favorisé l'émergence ou la consolidation de divers lieux de production, de création et de diffusion. Cette stratégie a finalement conduit à la renaissance du quartier Saint-Roch.

Le secteur privé contribue lui aussi au dynamisme culturel de la ville et de la région. Il a implanté plusieurs cinémas grand public et deux cinémas de répertoire sur le territoire. À son tour, la Ville souhaite promouvoir la production cinématographique. La région peut déjà compter sur la présence du Bureau du film et de la télévision de la région de Québec, unique interlocuteur auquel s'adresser pour obtenir des services de la Ville à l'occasion d'un tournage.

Au plan du loisir culturel, les citoyens peuvent compter sur plus de 140 établissements répartis dans les arrondissements. La Ville dispose d'un réseau de 27 bibliothèques ou comptoirs de prêts, qui constituent des endroits privilégiés de contact avec la culture, puisque la population y a facilement accès du fait que ces lieux sont à proximité des milieux de vie. Plus d'un million de documents, livres, revues, journaux, films, jeux et cédéroms sont mis à la disposition de la population. Les bibliothèques sont des lieux de prédilection d'animation culturelle, certaines étant dotées de salles d'exposition et de locaux polyvalents. La Ville les met à profit en y organisant des ateliers littéraires ou d'éveil à la lecture, des expositions, des ateliers d'initiation aux technologies de l'information, à l'artisanat, à l'animation musicale, etc. Par ailleurs, il est intéressant de souligner que l'Université Laval et la Ville ont signé une entente, unique au Québec, en vue d'établir une structure informatique commune pour gérer l'ensemble de leurs bibliothèques. Ce système intégré favorisera le développement de nouveaux services de pointe misant sur la complémentarité des ressources documentaires des bibliothèques de l'Université et de celles de la Ville.

Les établissements communautaires et culturels offrent à la population la possibilité de s'adonner à une gamme de loisirs culturels et artistiques au sein même des quartiers résidentiels comme la danse, la peinture, les métiers d'art ou la musique. Divers locaux situés dans ces établissements ou dans des établissements privés faisant l'objet d'ententes municipales sont ainsi disponibles. Les salles polyvalentes peuvent servir à des fins diversifiées, tandis que les salles d'exposition, les ateliers artistiques et les ateliers de photographie visent des fins précises. Il existe en plus d'autres locaux susceptibles d'accueillir des activités récréatives ou sociales.

Comptant quatre arrondissements historiques, auxquels s'ajoutent d'autres composantes d'intérêt patrimonial, la ville de Québec possède une valeur patrimoniale incontestable. Ses lieux patrimoniaux sont l'expression de l'identité culturelle de la communauté et contribuent aussi à la notoriété de la région, des visiteurs de multiples provenances y affluant. La Ville en reconnaît le potentiel et cherche de plus en plus à en promouvoir la vocation culturelle. Ainsi, plusieurs édifices historiques sont déjà utilisés à des fins culturelles : interprétation du patrimoine, présentation d'expositions, de spectacles ou autres activités de même nature. Pour toutes ces raisons, la Ville accorde une grande importance à la protection et à la mise en valeur de son patrimoine.

La Ville a la ferme volonté de soutenir l'intégration et le rapprochement des communautés ethniques. À cet égard, elle a entrepris des démarches en vue de faciliter l'implantation de la Maison interculturelle de Québec. Cet établissement évoluera en complémentarité avec les organismes qui se consacrent déjà au soutien des immigrants et au rayonnement des diverses cultures. Parmi ces organismes, mentionnons la Maison de la coopération, la Maison de la francophonie et la Maison internationale. L'apport des Premières Nations est un aspect non négligeable du paysage culturel de Québec. À cet égard, la Ville poursuit ses efforts en vue de consolider les ententes de partenariat avec la nation huronne-wendat et de concevoir des projets conjoints de mise en valeur de la culture de cette nation.

Salle Albert-Rousseau

La Ville de Québec reconnaît l'importance de contribuer au rayonnement culturel et artistique de la région tout en donnant à l'ensemble de sa population un accès privilégié aux arts et à la culture. À cet effet, elle s'est donnée pour mission :

- de soutenir les artistes ainsi que les entreprises et organismes culturels avec le concours de ses partenaires;
- de favoriser le développement de la connaissance, de la conservation et de la diffusion du patrimoine;
- de définir un cadre de gestion du réseau de bibliothèques;
- d'appuyer la réalisation de projets d'art public sur le territoire.

Bien que les établissements culturels, les salles de spectacles, les théâtres et autres lieux de diffusion de la culture soient nombreux sur le territoire, les résidants des secteurs périphériques disposent essentiellement de salles polyvalentes pour pratiquer et apprécier l'art et la culture. Pour accéder à ce type de divertissement, les citoyens doivent d'abord disposer de lieux conçus ou adaptés à ces fins. Ainsi, il apparaît nécessaire de tirer profit des locaux et équipements existants et, le cas échéant, de les adapter aux besoins et aux courants émergents dans le domaine culturel. La Ville devra également évaluer la possibilité de doter les secteurs moins bien pourvus de locaux spécialisés pour la pratique de loisirs culturels ou pour la diffusion de manifestations à portée locale (salles de spectacles, scènes extérieures, salles d'expositions, etc.).

Le centre-ville de Québec, lieu de convergence par excellence, concentre les lieux propices à la production, à la diffusion artistique et à la pratique de loisirs culturels. Cette situation va de soi si l'on considère que cette partie du territoire constitue le pôle culturel de la région et de la province. Les équipements culturels centraux sont souvent fréquentés par une clientèle plus large que la population locale et subissent les pressions découlant de leur popularité. C'est notamment le cas de la bibliothèque Gabrielle-Roy. L'optimisation des équipements existants et une offre équitable sur l'ensemble du territoire constituent des enjeux incontournables pour assurer un accès adéquat à la culture.

La Ville doit aussi s'assurer que toutes les couches de la population ont aisément accès à la culture, condition d'épanouissement dans la collectivité. Une attention particulière doit donc être accordée aux groupes à faible revenu, la gratuité de certains services étant, dans certains cas, le seul moyen de profiter des bienfaits de la culture (élargissement des horizons et des connaissances, intégration sociale, divertissement, etc.). Comme elle l'a fait dans le quartier Saint-Roch, la Ville a tout avantage à miser sur le développement culturel pour revitaliser et consolider diverses parties du territoire. Des interventions stratégiques dans le milieu et un appui aux acteurs du secteur privé permettraient notamment de renforcer les assises du milieu artistique professionnel et de poursuivre le développement du secteur de la production artistique.

La Ville doit également poursuivre ses efforts en vue de faire de son patrimoine bâti, archéologique ou naturel un outil de développement culturel. L'attrait que recèlent les arrondissements historiques et les autres sites patrimoniaux leur confère naturellement cette vocation. Par exemple, des lieux tels que le secteur du Vieux-Loretteville–Wendake et le Vieux-Cap-Rouge sont particulièrement propices à la réalisation de projets de commémoration, de mise en valeur et de promotion du tourisme culturel et historique. En outre, la Ville doit assurer la sauvegarde et la mise en valeur de cet héritage tant au regard des caractéristiques matérielles exceptionnelles qu'il recèle que de sa signification et de son potentiel culturel. Elle ne peut remplir cette mission qu'en acquérant une connaissance profonde des composantes de son territoire par l'étude de l'histoire, l'archéologie, l'aménagement du territoire, l'architecture et l'ethnologie. Des efforts soutenus contribueront à faire connaître le patrimoine culturel et à le rendre accessible à l'ensemble de la population.

Le développement culturel requiert un élargissement des horizons. D'une part, la Ville doit favoriser la reconnaissance

et la mise en valeur de la diversité culturelle de Québec et de l'apport social, culturel et économique de ses différentes communautés culturelles, dont les Premières Nations. D'autre part, les festivités qui se dérouleront à l'occasion du 400e anniversaire de la fondation de la ville de Québec seront une occasion unique de célébrer l'histoire, le patrimoine et la culture québécoise tout en mettant en lumière le savoir-faire des créateurs et des artistes d'ici. Elles seront aussi l'occasion de faire davantage connaître Québec comme destination touristique de choix.

Le soutien aux organismes privés contribue à élargir l'offre de loisirs culturels. Ainsi, la poursuite et la concrétisation de nouvelles ententes de partenariat avec ces organismes constituent une avenue incontournable. La Ville devra notamment évaluer le bien-fondé d'entreprendre des projets conjoints avec eux afin de consolider les équipements susceptibles d'être utilisés à des fins culturelles et artistiques. Enfin, pour soutenir l'animation urbaine et la vitalité culturelle sur son territoire, elle doit continuer à soutenir les organismes responsables de l'organisation de manifestations, tant à l'échelle locale que supralocale.

Rue Saint-Paul

Brigadier scolaire

la sécurité urbaine

Plus que tout autre aspect de l'aménagement urbain, la sécurité et le sentiment de sécurité éprouvé par la population sont le gage de milieux de vie de qualité. À cet égard, les résidants et les résidantes de Québec sont particulièrement choyés. La très grande quiétude de l'environnement urbain et le niveau élevé de sécurité dans les lieux publics caractérisent leur milieu de vie. En matière de planification du territoire et de développement urbain, l'établissement de milieux sécuritaires est tributaire des efforts consentis dans l'aménagement de lieux publics où les usagers ressentent un certain bien-être. La Ville de Québec reconnaît que la sécurité de ses citoyens doit demeurer au cœur des décisions d'aménagement. Il est de son devoir de mettre au point des outils réglementaires et de mettre en place des aménagements favorisant la création de milieux de vie sécuritaires, tout en sauvegardant l'accessibilité universelle des lieux et des équipements publics.

Dans cette optique, la Ville de Québec a élaboré une politique de sécurité publique[1] qui constitue le cadre de référence du développement de milieux de vie sécuritaires et vise à accroître le sentiment de sécurité, plus particulièrement auprès des clientèles vulnérables que sont les enfants et les personnes âgées. Cette politique fait valoir que la responsabilisation du milieu et le développement du sentiment d'appartenance contribuent à l'établissement de la sécurité. Outre cette politique, la Ville dispose de documents de planification stratégique liés aux questions de sécurité. Le Plan des mesures d'urgence élaboré par le Bureau de la sécurité civile de la Ville propose des mesures préventives afin d'assurer la sécurité des citoyens en cas de séisme, d'inondation, de verglas, de déversement de produits dangereux ou toute autre situation d'urgence. Le Schéma de couverture de risques en matière d'incendie, qui est en cours d'élaboration, indiquera le nombre et l'emplacement des casernes devant répondre aux besoins de la population en matière de prévention des incendies. De même, la Politique familiale, elle aussi en cours d'élaboration, portera une attention particulière à la question de la sécurité des familles.

Durant les consultations sur la Politique de sécurité publique, la population a fait ressortir des facteurs d'insécurité qui ont principalement trait aux aménagements urbains privés et publics déficients, aux inconvénients liés à la tenue de manifestations spéciales dans les lieux publics, à l'appauvrissement de certains milieux, de même qu'aux dangers relatifs aux déplacements à pied ou à vélo. Certains milieux sont plus susceptibles que d'autres d'engendrer un sentiment d'insécurité, notamment les stationnements intérieurs, les toilettes publiques, les rues et ruelles mal éclairées, les parcs et cours d'école, les terrains et bâtiments abandonnés ou mal entretenus, les pistes cyclables en chaussée partagée, le réseau routier en général et les escaliers publics. Selon la Ville, les secteurs où il existe des contraintes naturelles ou anthropiques présentent également des risques pour la population et devraient faire l'objet d'efforts accrus en matière de sécurité. Certaines dispositions réglementaires permettent de contrôler partiellement ces risques.

De nombreuses améliorations ont été apportées aux lieux et équipements publics, dans le cadre de travaux d'aménagement réalisés par la Ville. L'adaptation, à l'échelle humaine, de l'éclairage des rues et des parcs, divers aménagements dans les parcs et les parcs-écoles, l'amélioration de traverses piétonnes, tout particulièrement dans les secteurs très achalandés, et le prolongement du réseau cyclable sont des réalisations qui ont eu un impact positif sur le sentiment de sécurité ainsi que sur la sécurité réelle des personnes. De plus, l'ajout de feux piétons à la plupart des intersections a sécurisé la traversée des voies de circulation, plus particulièrement dans les zones les plus achalandées.

Depuis ces dix dernières années, la Ville a élaboré plusieurs processus de consultation de la population. Ce rapprochement Ville/population s'est traduit par la réalisation de projets d'aménagement de parcs, de parcs-écoles et d'autres lieux publics répondant aux attentes du milieu. En 1994, la Commission consultative femmes et Ville présentait, au terme de vastes consultations publiques, un rapport sur la

1. Cette politique s'inscrit dans le cadre des travaux de la Commission consultative sur la sécurité urbaine de la Ville de Québec.

Boulevard Laurier

Jardin Saint-Roch

condition des femmes dans la ville. Elle y énonce des recommandations concernant l'amélioration du milieu de vie pour les femmes, notamment en matière de sécurité[1].

Enfin, la mise en place d'une police communautaire ou de proximité[2] a rapproché les autorités policières de la population, en favorisant la consultation et la concertation pour accroître la sécurité réelle et le sentiment de sécurité. De plus, durant la période estivale, une patrouille à vélo effectue la surveillance des parcs et autres endroits publics.

Par son environnement urbain de grande qualité, la ville de Québec est un milieu de vie sécuritaire où il fait bon vivre. Cet acquis est cependant fragile. La Ville devra poursuivre les efforts déjà consentis, voire les accroître. Le déplacement sécuritaire des personnes et l'aménagement de lieux conviviaux d'où émane un sentiment de sécurité doivent demeurer au cœur de ses préoccupations en matière d'aménagement urbain, tout particulièrement dans un contexte de vieillissement de la population.

Les problèmes liés à la sécurité et au sentiment de sécurité découlent de plusieurs facteurs qui relèvent tantôt de l'environnement social, économique ou physique, tantôt du comportement et de l'état de santé des individus et, le plus souvent, de la conjugaison de ces facteurs. Ces problèmes varient d'un milieu à l'autre. La Ville devra donc adapter ses interventions en matière d'aménagement urbain à cette réalité. Les aménagements devront répondre aux besoins des personnes âgées ou à mobilité réduite et des autres clientèles fragiles. Ils devront aussi assurer la qualité et la sécurité de leurs déplacements ainsi que leur accessibilité à tous les lieux publics. La Ville doit faire des efforts supplémentaires en ce qui concerne le déneigement dans les quartiers comportant une population plus âgée qu'ailleurs, la largeur des trottoirs, de même que l'aménagement et l'éclairage de certains parcs situés dans les milieux où l'on dénombre davantage d'effractions ou dans ceux plus démunis. De même, elle doit s'assurer que les parcours urbains destinés aux piétons et aux cyclistes sont sécuritaires, en privilégiant, par exemple, les voies cyclables en site propre et en poursuivant la construction de trottoirs dans les secteurs périphériques. L'éclairage des parcs, des centres communautaires, des stationnements et autres lieux publics, le type de pavé des traverses piétonnes, la largeur des voies de circulation, l'aménagement intérieur des équipements devront faire l'objet d'une attention particulière dans la planification des projets urbains. La définition de critères d'accessibilité universelle constitue, en ce sens, une mesure préventive propre à sécuriser tous les usagers et de prévenir les accidents et les effractions.

1. Rapport de la Commission consultative femmes et ville, Ville de Québec, mai 1995.
2. Plan d'organisation du Service de police de la Ville de Québec, 2003.

LA FONCTION RÉSIDENTIELLE

L'habitation est l'une des composantes principales du territoire urbain et le développement résidentiel est souvent à l'origine de la consolidation ou de l'extension d'un territoire. Or, les tendances en matière d'habitation varient sensiblement en fonction de l'offre et de l'état du parc immobilier, de la situation de l'emploi dans la région et, surtout, de l'évolution démographique. Un tableau général de la situation qui prévaut sur le territoire de la ville de Québec montre l'existence de deux aires urbaines distinctes : l'une centrale, caractérisée par une forte densité de population et où le parc résidentiel ancien ou vieillissant est composé d'habitations de types variés; l'autre périphérique, marquée par un tissu urbain lâche et un parc résidentiel relativement récent composé presque uniquement de maisons unifamiliales. Grâce à un marché de l'emploi vigoureux et stable dans la région depuis une décennie environ, le parc immobilier résidentiel de Québec est recherché et le taux d'inoccupation est l'un des plus bas au pays. La demande accrue de nouveaux lotissements a renforcé le phénomène de l'étalement urbain en périphérie mais le ralentissement de la croissance démographique s'accompagne peu à peu d'un retour de certaines populations vers le cœur de la ville. Pour répondre à cette demande nouvelle en logements dans son centre urbain et dans les banlieues de première couronne, la Ville a le projet de consolider et de densifier ces secteurs en recyclant et en rénovant leurs bâtiments de même qu'en y favorisant la concentration les services de proximité.

l'offre résidentielle

L'habitation constitue une composante fondamentale de l'aménagement et du développement urbain, puisque le logement est un bien essentiel et a une incidence directe sur la qualité de vie. L'utilisation résidentielle de l'espace rural ou urbain constitue donc la base de la réflexion en matière de consolidation et de développement du territoire. Consciente de cette réalité, la Ville de Québec a étudié son parc immobilier résidentiel et adoptera prochainement une politique d'habitation qui tiendra compte des préoccupations de l'ensemble de la population à cet égard.

Au dernier recensement, la ville de Québec comptait 237 830 unités de logement[1], soit une augmentation de l'ordre de 9 % par rapport à 1996. De ce nombre, 13 % des logements ont été construits avant 1946, 33 % entre 1946 et 1970 et 54 % après 1970. Ces données confirment la nécessité de poursuivre les efforts pour assurer le maintien de la qualité d'un parc de logements vieillissant. Les arrondissements de La Cité et de Limoilou comptent le plus grand nombre de logements construits avant 1946, vient ensuite Beauport.

Le nombre d'unités de logements par arrondissement est réparti de façon relativement équitable sur l'ensemble du territoire. La Cité et Sainte-Foy–Sillery comptent le plus grand nombre de logements, soit respectivement 16 % et 15 % du parc immobilier de la ville, alors que La Haute-Saint-Charles compte le moins grand nombre, une proportion de 8 %. La représentation territoriale des densités résidentielles indique une distribution étalée de l'occupation du territoire dans l'aire urbaine périphérique et une distribution plus concentrée dans l'aire urbaine centrale. Ce constat est encore plus évident lorsqu'on observe la répartition des habitations unifamiliales sur l'ensemble du territoire.

Voir carte 9, Densité résidentielle.

La répartition spatiale de l'offre résidentielle n'a pas changé au cours de la dernière décennie. Cependant, l'éventail et la structure des prix des loyers se sont resserrés. Il y a lieu de croire que les loyers à bas prix ont subi une pression à la hausse alors que le prix des loyers élevés s'est stabilisé[2]. Le loyer brut moyen a crû de 10,3 % entre 1996 et 2001, tandis que la valeur des logements n'a augmenté que de 2,8 %. Durant la même période, les arrondissements de La Cité, des Rivières et Laurentien ont enregistré les hausses les plus marquées du coût des loyers, soit respectivement 15,9 %, 14,3 % et 13,4 %. Les valeurs moyennes les plus élevées des unités de logements se trouvent dans La Cité, Sainte-Foy–Sillery et dans la portion sud de Laurentien.

Voir carte 10, Valeur moyenne du logement.

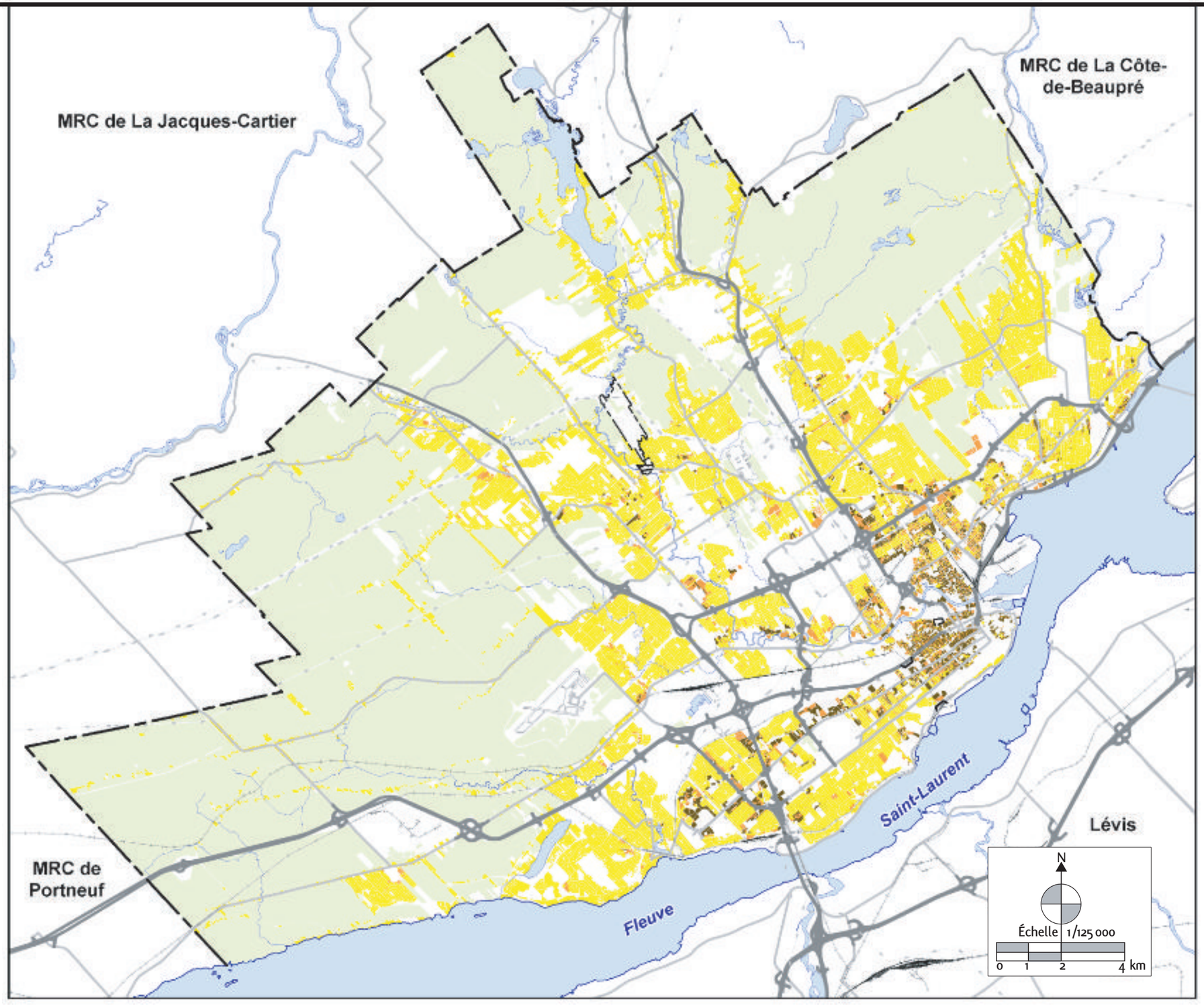
Par ailleurs, la demande a évolué vers une plus grande homogénéité, atténuant les disparités entre les arrondissements. Cette situation s'explique en grande partie par la hausse du revenu moyen des ménages et du niveau de scolarité au cours de la dernière décennie, ce qui traduit un enrichissement général et la fermeté du marché de l'emploi[3]. En effet, la hausse moyenne de 2 700 emplois par année entre 1991 et 2001 dans la région de Québec a certainement eu un impact sur la demande résidentielle.

1. Statistique Canada, 2001. Ce nombre exclut les logements collectifs tels que les institutions. De ce nombre, 227 570 étaient occupés. Le différentiel s'explique par la vacance et les résidences secondaires.

2. Rapport sur les logements locatifs, SCHL, enquête d'octobre 2002. Ce rapport indique que la RMR de Québec demeure une des régions métropolitaines du Canada où le loyer est le plus abordable. En 2002, la région de Québec affichait un taux d'inoccupation des logements parmi les plus bas au pays.

3. Profil de l'offre résidentielle de la ville de Québec, réalisé par Pluram Urbatique pour le compte de la Ville de Québec en janvier 2004.

9 Densité résidentielle



Moins de 45 logements/hectare

45 à 90 logements/hectare

Plus de 90 logements/hectare

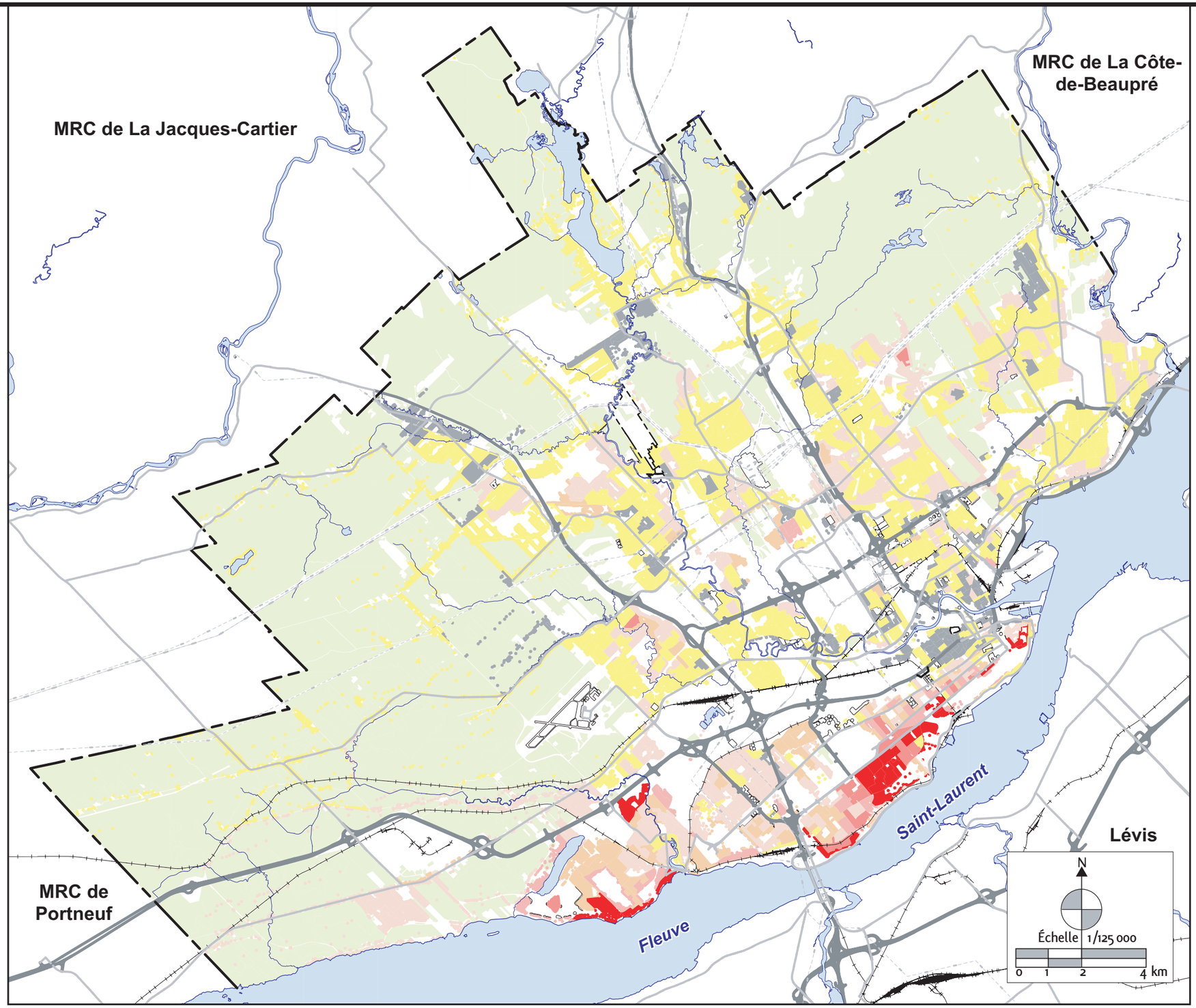
Secteur non résidentiel

Source : Utilisation du sol, PDAD, 2003.

VILLE DE QUÉBEC

10

Valeur moyenne du logement



- 200 000 $ et plus
- 175 000 $ à 200 000 $
- 150 000 $ à 175 000 $
- 125 000 $ à 150 000 $
- 100 000 $ à 125 000 $
- 75 000 $ à 100 000 $
- Moins de 75 000 $

Source : Statistique Canada, Recensement de 2001.

VILLE DE QUÉBEC

Les faibles taux d'inoccupation des logements locatifs observés au cours des dernières années à Québec, soit moins de 1 %, sont dus en bonne partie à la vigueur croissante de l'emploi et à un gain migratoire appréciable[1]. L'accroissement du nombre de ménages non familiaux exerce également une pression considérable sur le parc de logements locatifs[2].

Une partie de la population dispose toutefois de peu de revenus pour se loger. La proportion de locataires consacrant plus de 30 % de leur revenu au loyer est passée de 35 % en 1991 à 36,5 % en 2001, et ce, malgré une augmentation du revenu moyen des ménages de l'ordre de 18 % durant cette période[3]. L'augmentation importante du coût des loyers n'est pas étrangère à cette situation. Les faibles taux d'inoccupation poussent le marché à la hausse et, par conséquent, diminuent le nombre de logements à prix abordable convenant aux clientèles les plus démunies. Actuellement, l'aire urbaine centrale compte plus de locataires que de propriétaires, et la proportion de ménages à faible revenu y est plus forte que dans l'aire urbaine périphérique. Cette réalité engendre des besoins particuliers auxquels doit répondre le marché résidentiel.

Conformément aux orientations gouvernementales, la Ville de Québec a déployé beaucoup d'efforts avec son partenaire, le gouvernement, dans la construction d'unités d'habitation destinées aux ménages à faible revenu, dans la rénovation du parc immobilier et dans des mesures d'accès à la propriété. Ils ont mis en place des programmes de rénovation et de construction résidentielles qui ont conduit à améliorer de beaucoup la qualité du parc immobilier et à aménager certains secteurs, notamment dans le centre-ville.

Voir carte 11, Logement social.

Les données statistiques les plus récentes sur la typologie des logements en demande indiquent que les habitations unifamiliales et les appartements des immeubles à logements de moins de cinq étages sont les deux catégories les plus en demande[4]. La seconde domine très clairement dans les statistiques. On observe une nette augmentation de la demande de maisons jumelées ou en rangée ente 1996 et 2001. Les changements prévus de la structure démographique et l'augmentation de la demande de logements signifiant une plus forte densité d'occupation laissent présager que cette tendance pourrait se maintenir. Cette éventualité doit être prise en compte dans la planification en matière d'habitation.

L'accroissement important du nombre de nouveaux lotissements résidentiels au cours de la dernière décennie a favorisé le développement de faible densité dans l'aire urbaine périphérique, plutôt que la consolidation du tissu urbain existant. Dans une optique de consolidation du territoire, la Ville de Québec effectue actuellement une étude d'évaluation du nombre potentiel de nouveaux logements et leur emplacement sur le territoire. Elle estime à plus de 60 000 le nombre de logements pouvant être construits. Cette évaluation comprend toutes les zones de lotissement dans les secteurs non exploités, les terrains vacants desservis par les infrastructures publiques ainsi que le potentiel de recyclage et de redéveloppement[5] de certains secteurs. Uniquement dans l'aire urbaine centrale, le potentiel est évalué à plus de 6 000 logements, dont environ 1 000 sur le site de la pointe aux Lièvres. Dans l'aire urbaine périphérique, le développement du quartier Lebourgneuf permettrait à lui seul la construction d'environ 5 000 unités d'habitation. Certains secteurs non développés de l'aire urbaine périphérique sont toutefois assujettis à des contraintes importantes, au plan de la capacité des infrastructures, du transport en commun ou de la protection du milieu naturel. En raison de ces contraintes, la Ville juge non prioritaire leur développement. Leur potentiel résidentiel total est évalué à environ 8 000 unités d'habitation, en supposant une occupation de faible densité.

1. Rapport sur les logements locatifs, SCHL, enquête d'octobre 2002.
2. Une étude réalisée par la firme Urbatique en 1999 pour le compte de l'ancienne municipalité de Beauport arrivait à la même conclusion.
3. Statistique Canada.
4. Les arrondissements Laurentien et de La Haute-Saint-Charles ont une concentration particulièrement élevée de résidences unifamiliales. En 2001, 15 % de la demande totale de ce type d'habitation était concentrée dans La Haute-Saint-Charles et 4 %, dans Laurentien.
5. Les données sur le recyclage et le redéveloppement sont en cours d'étude. Elles demeurent encore incomplètes. Selon les statistiques actuelles de la Ville, de 10 % à 20% du nombre total de nouveaux logements créés annuellement le sont par recyclage ou agrandissement.

Condominiums au Vieux-Port

Multiplex à Limoilou

Bien qu'encore mal connu, le potentiel de recyclage et de redéveloppement pourrait accroître considérablement l'offre de logements, notamment dans l'axe Maizerets-Montmorency, les corridors longeant le littoral fluvial et la rivière Saint-Charles, les secteurs de la première couronne de banlieue et le long des grands axes urbains tels que les boulevards Charest, Laurier et Champlain. Des milliers d'unités d'habitation pourraient ainsi être construites dans le cadre d'une démarche de revitalisation. L'étude en cours devrait mener à savoir où se situent ces opportunités et combien de logements pourraient être créés par la revalorisation et la densification de ces secteurs.

L'Institut de la statistique du Québec évalue à 16 000 le nombre de nouveaux ménages d'ici 2 006, à 27 000 d'ici 2011 et à 42 000 d'ici 2021. En se fondant sur la demande actuelle et les projections démographiques, la Ville estime que le territoire dispose actuellement d'un potentiel suffisant pour répondre à la demande dans un horizon de cinq ans. Elle exclut de cette estimation l'exploitation des terrains de l'aire urbaine périphérique qui sont assujettis à des contraintes.

Tableau 7

Plan directeur d'aménagement et de développement

Potentiel de construction résidentielle par arrondissement (nombre de logements)[1]

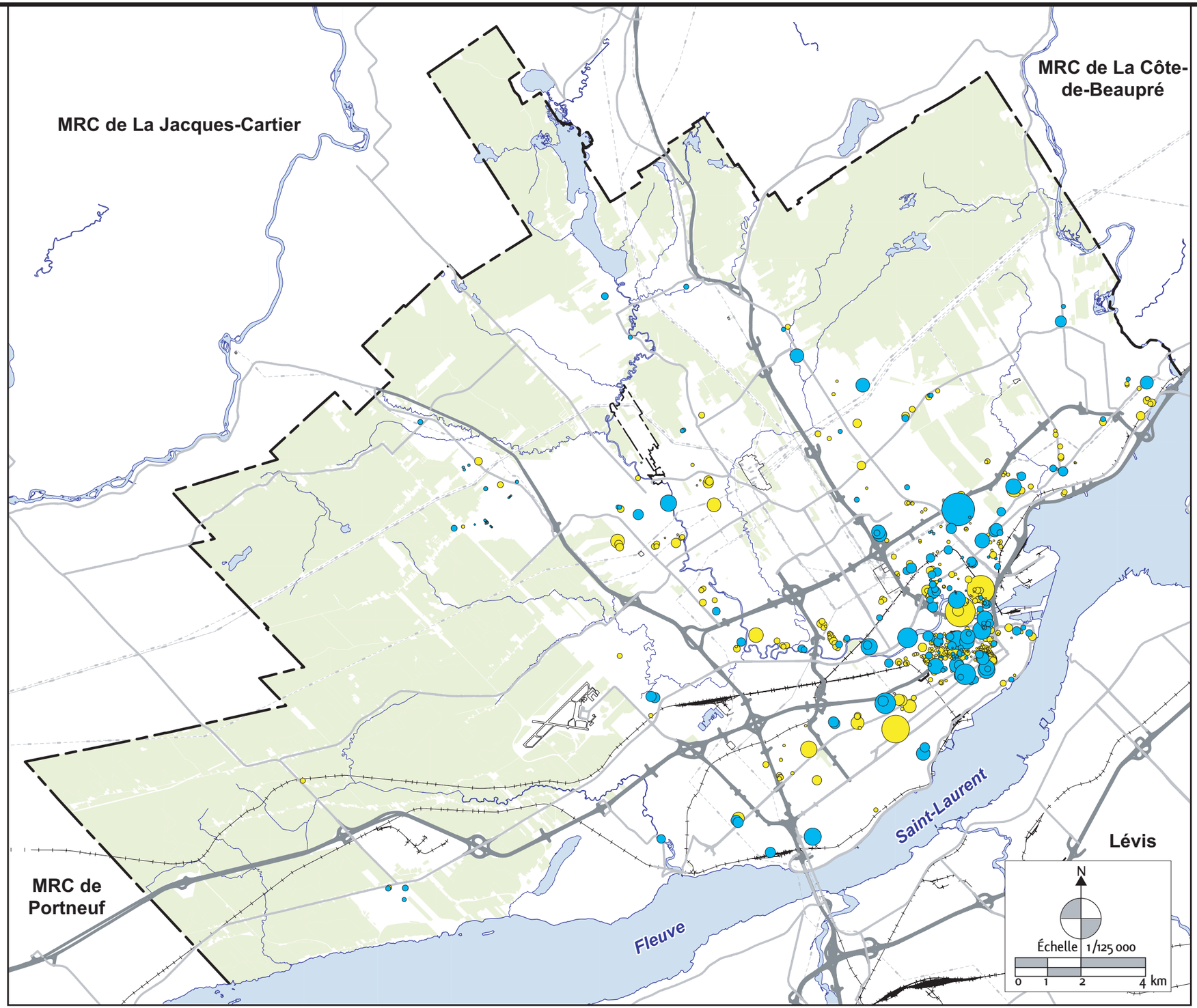
Arrondissement	Terrain vacant desservi	Lotissement autorisé	Lotissement potentiel contraint	Lotissement potentiel non contraint	Redéveloppement potentiel[2]	Nombre de logements totaux
Ville de Québec	**5 140**	**1 350**	**12 620**	**23 580**	**7 660**	**50 350**
La Cité	720	0	0	740	3 040	**4 500**
Les Rivières	780	180	0	7 380	0	**8 340**
Sainte-Foy–Sillery	410	0	0	4 770	2 230	**7 410**
Charlesbourg	1 010	530	4 000	3 270	0	**8 810**
Beauport	470	250	0	4 270	1 480	**6 470**
Limoilou	260	0	0	50	440	**750**
La Haute-Saint-Charles	590	100	3 490	490	0	**4 670**
Laurentien	900	290	5 130	2 610	470	**9 400**

1. Estimation au 8 septembre 2004

2. Analyse en cours

Condominiums dans le secteur de Marly

Logement social 11



Logement public (OMHQ - SOMHAC)

Logement privé (COOP - OBNL)

Nombre de logements

400

200

40

VILLE DE QUÉBEC

Rue Royal-Roussillon dans le Vieux-Lomoilou

Habitations dans Laurentien

L'évolution démographique est le principal enjeu auquel est confrontée la Ville en matière d'habitation. Les changements de comportement des individus présentent la plus grande incertitude, ce qui rend difficilement prévisible la demande future. Le vieillissement et la stagnation de la croissance de la population, de même que le fractionnement et l'accroissement du nombre de ménages influenceront la demande résidentielle, en quantité et en typologie. Le nombre de ménages de moins de 45 ans sera en décroissance dans les années à venir. La croissance viendra donc des ménages de plus de 45 ans et particulièrement de ceux de 55 à 64 ans. La demande devrait donc faire évoluer le marché vers une gamme plus diversifiée de logements pour répondre aux besoins de ces clientèles. Le fractionnement des ménages pourrait, par exemple, accroître la demande de logements plus petits. Une population vieillissante nécessite également un plus large éventail de services complémentaires à l'habitation. De plus, l'évolution imprévisible du solde migratoire pourrait entraîner d'importantes modifications des composantes démographiques. Ce facteur important dépendra principalement de la création d'emplois. En somme, il est difficile de prévoir où la demande va se diriger et quelle typologie de logement permettra de combler l'ensemble des besoins. On ne peut affirmer avec certitude qu'il y aura une baisse de la demande de maisons unifamiliales, mais il est fort probable que cette demande sera stable.

Dans un contexte de vieillissement de la population, la Ville entrevoit qu'une part accrue de la demande résidentielle pourrait tendre vers des logements multiples et, par conséquent, une plus forte densité d'occupation. Les pressions en faveur de la construction d'habitations sociales pourraient également être encore plus importantes. De plus, le maintien d'une diversité de logements dans un même secteur pour répondre aux besoins de clientèles vieillissantes qui souhaitent demeurer dans leur quartier devra demeurer au cœur des préoccupations dans la planification des projets résidentiels.

De 1991 à 2001, les caractéristiques du marché résidentiel sont demeurées stables dans l'ensemble des arrondissements, ce qui laisse présager, si la tendance se maintient, que la demande résidentielle future pourrait s'exercer dans les parties du territoire où se trouve la demande actuelle. La Ville estime que les secteurs centraux pourraient être de plus en plus prisés comme choix d'emplacement résidentiel, parce qu'ils comportent une proportion importante d'habitations multifamiliales, qu'on y retrouve une grande diversité de services de proximité et la présence d'un réseau structurant de transport en commun.

En considérant la demande prévue, certaines parties du territoire pourraient donc être soumises à des pressions pouvant se traduire par un ajustement à la hausse des prix. Par exemple, la demande résidentielle dans le centre-ville pourrait entraîner une hausse du coût des loyers et de la valeur des logements. Pour les mêmes raisons, le territoire de Sainte-Foy–Sillery pourrait également subir cette pression. En effet, si l'on tient compte du potentiel de l'économie de la région de Québec, de la pression exercée sur les prix des loyers dans les secteurs plus centraux, combinés aux objectifs de la Ville en matière de redéveloppement de la première couronne de banlieue et des secteurs centraux, on pourrait voir s'accroître la demande sur ces territoires.

À cet égard, le recyclage des bâtiments existants et la construction à l'intérieur du tissu bâti présentent d'importantes possibilités. Le potentiel des grandes propriétés appartenant actuellement à des communautés religieuses est non négligeable. La densification résidentielle éventuelle sur ces terrains soulève toutefois l'épineuse question de la protection des propriétés, des boisés urbains et des espaces verts. De même, la récupération des terrains contaminés offre d'importantes possibilités au plan résidentiel. Toutefois, les coûts liés à leur décontamination constituent un frein à leur exploitation.

Même si le financement de la construction de nouvelles rues ainsi que de réseaux d'aqueduc et d'égout est assuré par les promoteurs, les nouveaux lotissements résidentiels entraînent des pressions sur les finances de la Ville. Ces équipements doivent au fil des ans être entretenus et réparés. Des travaux doivent être exécutés afin que les conduites principales aient la capacité suffisante pour desservir l'ensemble du territoire. De plus, la création de nouveaux secteurs résidentiels a des incidences sur les coûts de leur desserte par le transport en commun, de l'aménagement et de l'entretien d'espaces récréatifs locaux, du service de sécurité publique et de l'amélioration de la capacité du réseau routier principal. En outre, le développement de nouveaux lotissements se fait parfois au détriment de la préservation des milieux naturels.

Parallèlement, le maintien d'un parc de logements vieillissant, notamment dans les secteurs de première couronne de banlieue, les noyaux de peuplement anciens et le long de certains axes, nécessite des efforts de mise en valeur et de consolidation, tant au plan des infrastructures publiques et de l'entretien des bâtiments qu'à celui de l'amélioration du milieu de vie en général. Il faudra choisir entre investir dans de nouveaux secteurs résidentiels ou le faire dans la consolidation et la densification des noyaux existants.

Certains quartiers, notamment dans Limoilou et Beauport, subissent des pressions importantes en faveur de l'implantation d'une typologie de logements, par exemple, les maisons de chambres, destinée à certaines clientèles fragiles tels que les personnes aux prises avec des problèmes de santé mentale. Ce phénomène est dû au regroupement des ressources intermédiaires dans les mêmes secteurs, ce qui a pour effet de concentrer ces clientèles là où sont situés ces services et de favoriser par le fait même une demande résidentielle accrue pour ce type d'habitation. Une meilleure répartition des logements destinés à ces clientèles serait donc souhaitable pour éviter de marginaliser certains secteurs. Les efforts collectifs nécessaires pour maintenir la qualité de vie dans des secteurs où la population comprend une forte proportion de clientèles fragiles peuvent être lourds et coûteux pour la société.

Les tendances récentes du marché de l'habitation ont été marquées par des augmentations importantes du coût des loyers, conséquence d'une demande accrue de logements. Le maintien d'une pression à la hausse pourrait avoir des répercussions sur le développement aux limites de la ville ou en périphérie. Dans cette optique, la Ville doit, dès aujourd'hui et de concert avec la CMQ, élaborer à l'échelle métropolitaine une vision du développement résidentiel pour éviter l'exode des ménages vers la périphérie. Par ailleurs, le faible coût des loyers rend peu rentable pour les promoteurs la construction de logements locatifs. La Ville devra leur apporter le soutien nécessaire et stimuler le marché de la construction d'habitations locatives afin d'éviter les pénuries.

Les pouvoirs publics devront continuer à investir dans le logement social. Dans un contexte de vieillissement de la population, le besoin d'habitations sociales sera peut-être encore plus grand qu'il ne l'est aujourd'hui. La Ville ne peut se substituer au gouvernement, mais elle doit fournir l'appui nécessaire à l'élaboration de nouveaux projets de construction de logements sociaux.

les milieux résidentiels à revitaliser ou à consolider

La fonction résidentielle occupe une large portion du territoire urbain et est relativement variée. La ville de Québec compte à la fois des quartiers très anciens, des quartiers de banlieue dite de première couronne et qui se sont massivement développés pour répondre au boom démographique de la période d'après-guerre ainsi que des développements plus récents, soit périphériques, soit insérés dans des zones plus centrales jusqu'alors laissées en friche. Dans certains cas, l'âge, l'état ou les caractéristiques de certains secteurs nécessitent des interventions de revitalisation ou de requalification en vue d'améliorer la qualité du cadre bâti et du milieu de vie en général.

À l'heure actuelle, le territoire de la ville de Québec compte 13 375 logements nécessitant des réparations majeures, soit près de 6 % de l'ensemble du parc de logements. Soulignons que 20 % d'entre eux sont situés dans La Cité, suivi de près par Limoilou (15 %) et Sainte-Foy–Sillery (14 %). Les 50 % restants sont répartis de façon relativement égale entre les cinq autres arrondissements. Dans l'ensemble, les bâtiments qui requièrent les réparations les plus importantes se trouvent dans les secteurs développés avant 1945. Viennent ensuite les quartiers de banlieue développés avant 1960 où le cadre bâti requiert de plus en plus de rénovations.

En raison de l'époque de sa construction, le parc résidentiel des quartiers anciens souffre de vieillissement plus que celui des autres parties de la ville. Ces quartiers se démarquent par une densité construite plus forte, un plus grand nombre de logements et des logements en général plus âgés que ceux de l'ensemble du territoire. Au fil des années, ils se sont dégradés, ce qui a mené les autorités municipales et gouvernementales à intervenir. Les gestes posés ont amélioré le parc de logements, haussé les logements aux normes de confort moderne et améliorer le milieu de vie. Toutefois, l'entretien de bâtiments vieillissants exige des efforts soutenus. Il est donc essentiel de continuer les actions entreprises afin de maintenir les acquis et de poursuivre les améliorations. Présentement, divers programmes sont offerts dans les quartiers anciens, dont celui Rénovation Québec applicable dans la zone prioritaire de revitalisation déterminée par la Ville. Cette zone regroupe le plus grand nombre de logements nécessitant des réparations majeures.

Depuis quelques années, les constructions des quartiers compris dans la première couronne de banlieue commencent à vieillir et la moyenne d'âge de leur population tend à augmenter. Ces quartiers sont majoritairement composés de maisons unifamiliales dont plusieurs ont maintenant 40, 50 ou 60 ans. Les caractéristiques de leurs résidants sont aussi en pleine évolution : vieillissement, diminution de la taille des ménages, diversification du profil de la population et faible renouvellement des familles. Dans le cadre de ses travaux, le

Voir carte 12, Nombre moyen de personnes par ménage.

Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues (GIRBa) de l'Université Laval a bien décrit la situation à laquelle sont confrontées les banlieues de première couronne : « Alors que la première génération de propriétaires arrive à l'âge de la retraite, leur maison atteint celui des rénovations majeures et l'infrastructure des rues est à refaire. Dans la région de Québec, entre 1991 et 1996, les banlieues construites dans les années 50 et 60 ont subi une perte de population allant jusqu'à 10 pour cent; les couples avec enfants n'y représentent plus que le tiers des ménages [et] entre 20 et 25 % de la population est âgée de 60 ans et plus. Mais, pendant que celles-ci vieillissent, l'étalement urbain se poursuit » [1].

La première couronne de banlieue a encore la cote et demeure en bon état malgré les années qui s'accumulent. Compte tenu du nombre élevé d'habitations concernées et de l'augmentation de la moyenne d'âge de la population, la Ville se doit toutefois de prévoir une adaptation graduelle des milieux compris dans la première couronne de banlieue.

Voir carte 13, Répartition des logements selon l'année de construction.

1. http://www.girba.crad.ulaval.ca/Francais/problematique.htm

La Ville de Québec accorde une attention toute particulière au maintien et au renouvellement du parc de logements actuel, mais elle entend aussi s'assurer que le milieu urbain contribue au bien-être et à la qualité de vie des résidants. Globalement, les enjeux[1] auxquels elle fait face au regard des quartiers plus anciens ou vieillissants sont les suivants :

- la protection de l'actif que constitue le parc de logements actuel;
- le frein au dépeuplement des secteurs plus anciens ou vieillissants et le renouvellement de la population;
- l'accroissement de l'attrait des quartiers anciens ou vieillissants par la mise en valeur de leur identité locale;
- l'adaptation du parc de logements actuel au besoin des nouvelles clientèles et de la population vieillissante;
- la consolidation des milieux existants et la rentabilisation des infrastructures en place par opposition à l'étalement urbain;
- l'amélioration continue de la qualité de vie des résidants.

Les secteurs anciens, essentiellement développés avant l'essor de l'automobile, comprennent les quartiers centraux, les noyaux traditionnels périphériques et les habitations érigées en bordure des parcours anciens. À leur égard, le principal enjeu consiste à assurer la pérennité et l'amélioration des logements existants. En outre, la Ville doit intervenir de façon proactive afin d'y maintenir la fonction résidentielle, car la présence d'une population résidante est essentielle à leur vitalité. Pour redynamiser les secteurs anciens et tout particulièrement les quartiers centraux, il importe d'y attirer de nouveaux ménages et d'encourager la remise en état des bâtiments âgés tout en minimisant l'impact sur le coût du loyer pour la population à revenu modeste. En effet, on remarque une forte concentration de ménages locataires à très faible revenu dans ces secteurs où sont situés les logements les plus abordables mais souvent en moins bon état. Par ailleurs, le retour des familles dans les secteurs anciens est un enjeu particulièrement crucial puisqu'elles y sont de moins en moins présentes. La présence de nombreux services et équipements ainsi que la desserte par le transport en commun sont de grands atouts, notamment pour les quartiers centraux. Le maintien d'un bassin de population suffisant est nécessaire pour rentabiliser leur utilisation.

La plupart des secteurs de la première couronne de banlieue sont situés dans les arrondissements de Beauport, de Sainte-Foy–Sillery, des Rivières et de Charlesbourg. Malgré leur âge, les résidences unifamiliales sont demeurées relativement en bon état grâce aux efforts soutenus des propriétaires occupants. Par contre, certains immeubles à logements de type *walk-up* sont moins bien préservés[2]. Dans le contexte actuel d'effervescence du marché de l'habitation, peu de logements de banlieue sont vacants, et l'acquisition de propriétés va encore bon train. Toutefois, compte tenu des perspectives démographiques, la situation pourrait changer au cours des prochaines années si ces quartiers vieillissants ne sont pas revalorisés.

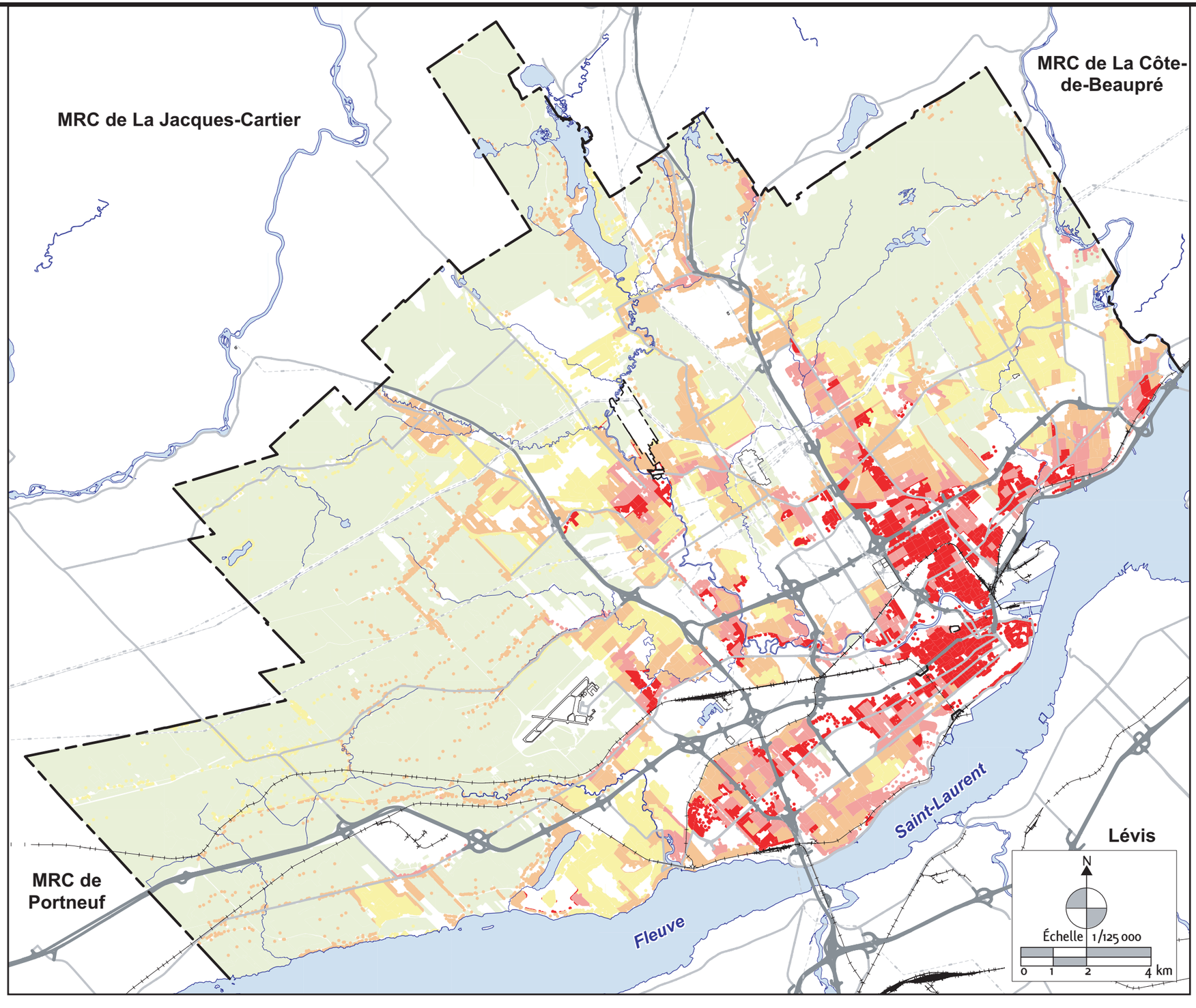
Les enquêtes réalisées par le GIRBa démontrent que les jeunes acheteurs ont tendance à préférer les quartiers compris dans la première couronne de banlieue parce qu'ils y retrouvent des milieux où ils ont grandi. Par contre, ils sont moins attirés par les maisons qui s'y trouvent, car elles nécessitent souvent des modifications pour répondre aux normes de confort actuelles. Combinée à la grande mobilité offerte par les autoroutes, cette situation les incite parfois à privilégier l'achat d'une maison neuve ou plus récente en périphérie du territoire, contribuant ainsi à l'étalement progressif du territoire urbanisé. La Ville doit trouver les moyens d'attirer les nouveaux acheteurs vers la première couronne de banlieue. Elle doit aussi s'assurer que le parc de logements répond de façon adéquate aux besoins des propriétaires vieillissants et des différents types de ménages qui font émergence dans cette couronne. Certains secteurs de celle-ci recèlent encore des terrains susceptibles d'être exploités à des fins résidentielles. La Ville doit saisir cette occasion de densifier ces secteurs et d'y diversifier l'offre de logements, tirant ainsi profit de leur proximité relative du centre-ville, de leurs infrastructures en place et des divers types de ménages qui y sont présents.

1. *La banlieue revisitée*, ouvrage collectif sous la direction d'Andrée Fortin, Carole Després et Geneviève Vachon, Éditions Nota Bene, 2002.

2. Les enquêtes du GIRBa ont permis d'établir ce constat.

12

Nombre moyen de personnes par ménage

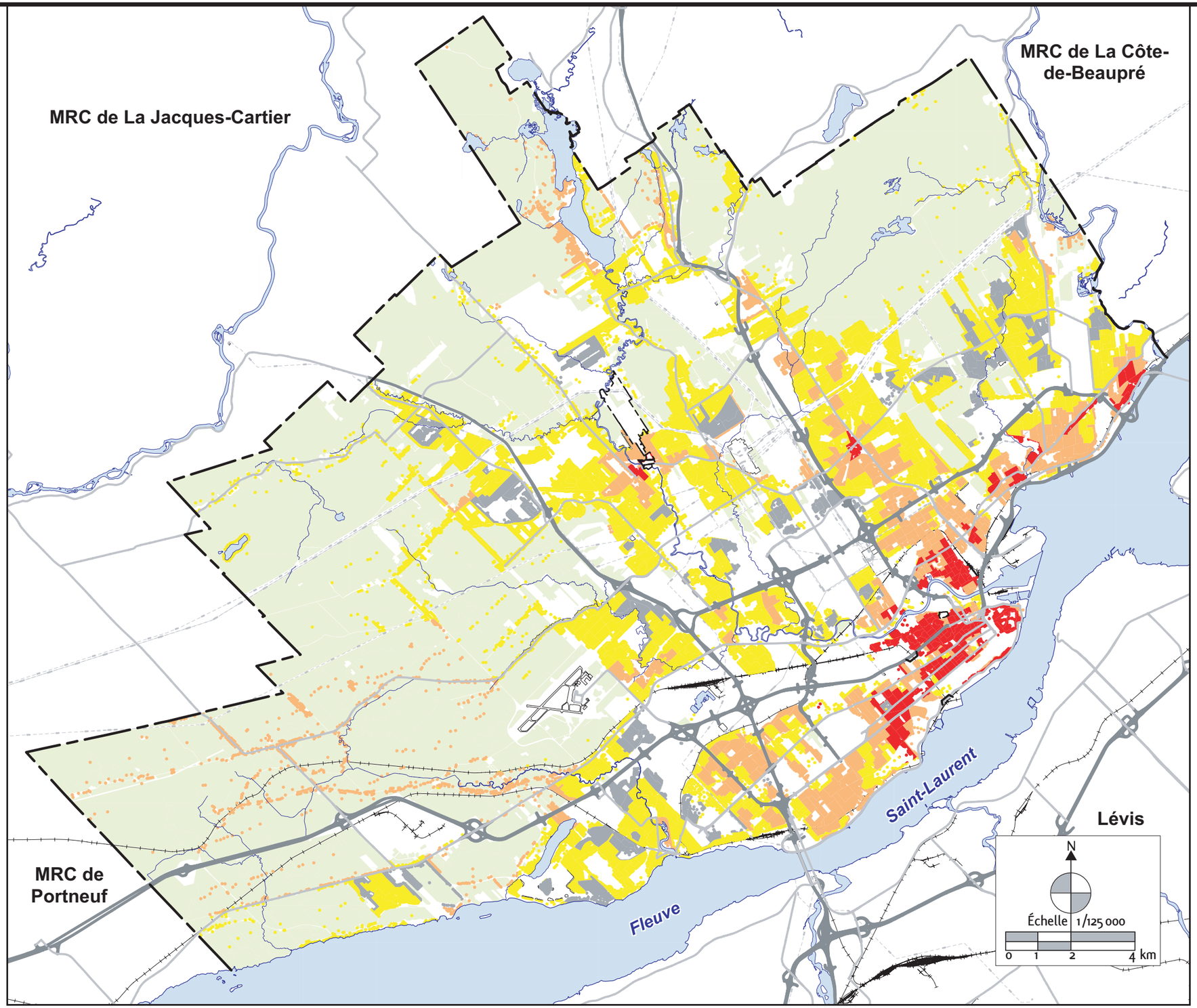


Source : Statistique Canada, Recensement de 2001.

VILLE DE QUÉBEC

13

Répartition des logements selon l'année de construction



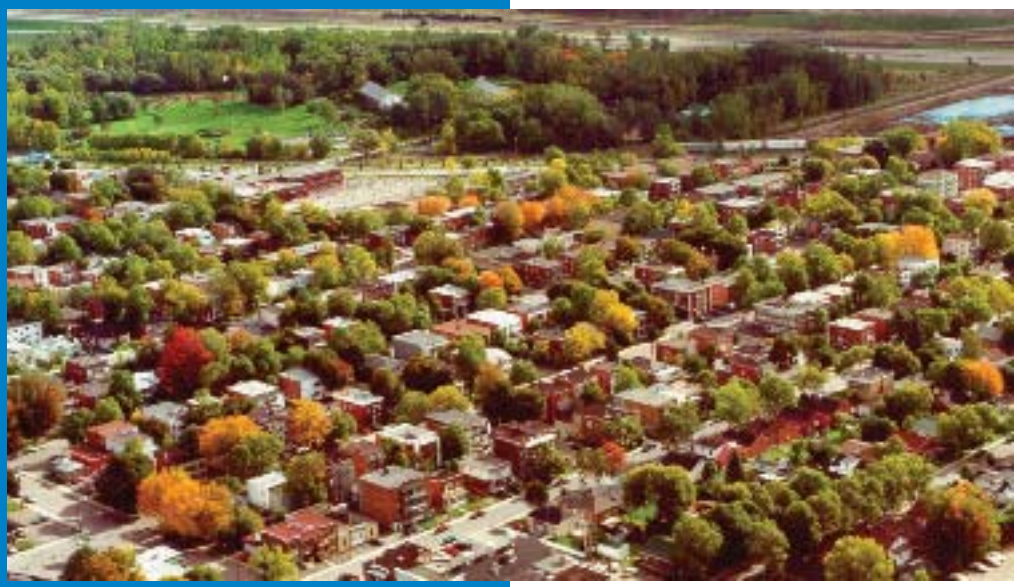
Source : Statistique Canada, Recensement de 2001.

VILLE DE QUÉBEC

Quartier de Maizerets

Outre l'état du parc de logements, la qualité du milieu de vie constitue aussi un enjeu important, son amélioration étant susceptible d'accroître l'attrait des quartiers de première couronne de banlieue. Conçu en fonction d'un mode de vie dicté par l'usage généralisé de l'automobile, leur tissu bâti est relativement homogène et ne présente pas la mixité de fonctions que l'on considère aujourd'hui comme un facteur de qualité de vie. Considérant le vieillissement accéléré de la population, l'amélioration de la qualité de vie des citoyens suppose également une diminution de la dépendance à l'automobile par un meilleur accès à des commerces et des services de proximité, l'amélioration du transport en commun et un environnement urbain plus convivial pour les piétons et les cyclistes. Le fait que plusieurs rues doivent bientôt faire l'objet d'une réfection complète constitue une occasion pour la Ville de procéder à ces améliorations. La vocation des parcs pourrait également être révisée en fonction de la clientèle vieillissante.

Vieux Limoilou



La Haute-Saint-Charles

les développements sans services

Une grande partie du territoire compris dans les limites du périmètre d'urbanisation de la ville est pourvue de réseaux d'aqueduc et d'égout sanitaire. À l'opposé, les territoires agricoles et forestiers en sont généralement dépourvus ou, dans certains cas, ne sont pourvus que d'un seul de ces réseaux. Les résidences, commerces, fermes et autres constructions ont donc des systèmes individuels d'alimentation en eau potable ou de traitement des eaux usées. Ces constructions sont dites « sans services ».

À l'extérieur du périmètre d'urbanisation, une part non négligeable du développement a donné lieu à l'érection de constructions sans services. Des infrastructures y ont parfois été mises en place pour corriger des problèmes de pollution ou de contamination des sources d'eau potable. La multiplication des problèmes de salubrité dans les milieux sans services densément peuplés et le resserrement des normes environnementales et de lotissement ont grandement contribué à limiter l'expansion dans ce périmètre.

Depuis 1985, environ 630 constructions sans services ont été érigées sur le territoire de la ville, soit environ 33 par année. Cela représente 1 % des 62 928 mises en chantier depuis cette date. Cette proportion a peu varié au fil des années. Le marché des résidences en milieu rural est donc restreint, principalement dans les secteurs ouest et nord de la ville, en bordure des voies de circulation existantes.

L'analyse révèle que le marché de ces résidences se répartit entre les résidences de ferme ou liées aux activités forestières, les développements résidentiels dits « périurbains » et les résidences secondaires. Une étude réalisée en 1996[1] démontrait que les résidences permanentes en milieu périurbain représentaient plus de 90 % des constructions sans services.

La faible proportion de constructions sans services est due à la fois à l'adoption de la *Loi sur la protection du territoire agricole* (LPTA) en 1979 et à l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec. Ces deux instruments concourent à limiter considérablement les possibilités d'ériger des résidences en milieu rural. Ainsi, en zone agricole permanente, seules les constructions sans services projetées dans les îlots déstructurés sont autorisées par le schéma d'aménagement et les règlements municipaux[2]. En milieu forestier, les constructions sans services ne sont autorisées qu'en bordure des chemins existants, selon les dispositions du schéma d'aménagement et les règlements municipaux en vigueur.

1. Source : Communauté urbaine de Québec, *Évaluation du marché de l'habitation sans services entre 1985 et 1994*, 24 janvier 1996.

2. Conformément à la LPTA, les résidences et autres constructions de ferme sont autorisées partout dans la zone agricole permanente. Les constructions non agricoles doivent faire l'objet d'une autorisation de la Commission de la protection du territoire agricole même si les règlements municipaux les permettent.

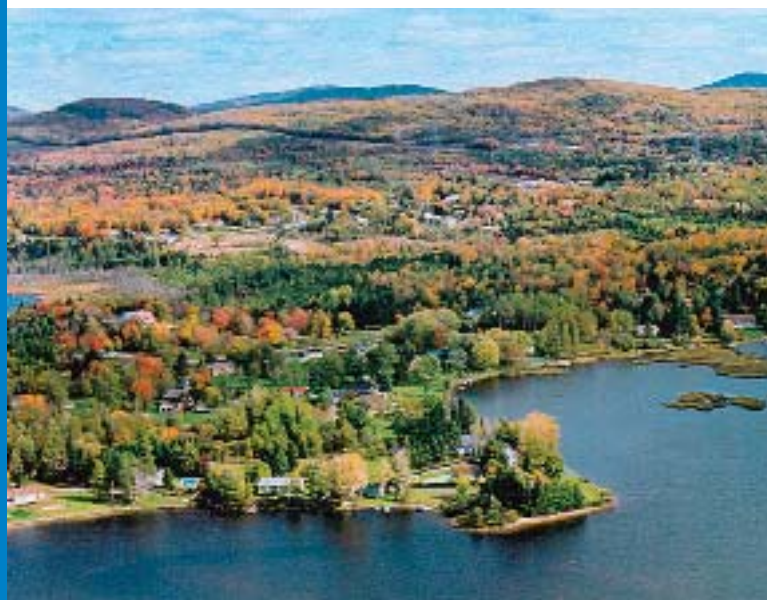
Les problèmes de salubrité publique auxquels ont été confrontés par le passé des milieux périurbains non pourvus d'aqueduc et d'égout sanitaire ont incité les villes à la plus grande prudence face à ces types de développements, et ce, malgré l'adoption de normes de lotissement et de normes environnementales plus strictes. Comme les développements périurbains sont souvent éloignés des réseaux d'aqueduc et d'égout sanitaire existants, leur raccordement implique souvent des investissements majeurs.

La délimitation des îlots déstructurés dans la zone agricole permanente et l'identification des tronçons routiers qui desservent le milieu forestier constituent des acquis qui facilitent la planification des constructions sans services sur le territoire de la ville.

Les municipalités de la CMQ n'ont pas toutes la même vision du développement immobilier sans services, et certaines dont le territoire est limitrophe à celui de la ville de Québec ont des règles beaucoup plus souples que la Ville de Québec, ce qui fait qu'on peut ériger sur leur territoire des constructions sans services à moindre coût. Cependant, la protection de l'environnement, la conservation des milieux naturels et la gestion de l'urbanisation constituent un enjeu métropolitain. Il faudrait donc encadrer le développement résidentiel sans services par l'application uniforme de règles métropolitaines.

Les normes de lotissement en vigueur depuis les années 1980 ne sont peut-être pas de nature à prévenir complètement les risques de contamination des puits individuels. Il faut sans doute envisager le rehaussement de la norme de 2 500 m^2 de superficie minimale.

La Haute-Saint-Charles



École Saint-François-d'Assise

LES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS PUBLICS

Parmi les services publics essentiels au développement de la collectivité, l'éducation et la santé relèvent du gouvernement provincial. Quant aux réseaux d'aqueduc et d'égout, leur gestion est assurée par la Ville. Les changements démographiques en cours ont mené à des restructurations majeures dans les domaines de l'éducation et de la santé. Les effectifs scolaires ont commencé à diminuer dès 1980 en raison de la baisse du taux de natalité. La réduction du nombre d'élèves s'est principalement ressentie dans les écoles primaires et secondaires des quartiers centraux, touchés par la migration des familles vers la périphérie. Certaines écoles ont fermé leurs portes, tandis que d'autres se sont détériorées. La Ville, consciente de l'importante grandissante de l'éducation dans une société tournée vers le savoir, entend participer à la planification des équipements scolaires, universitaires ou de recherche sur son territoire et contribuer ainsi à l'adaptation des services publics aux besoins de la communauté. Dans le domaine de la santé, le gouvernement provincial a procédé, au début des années 1990, à une réforme complète du réseau des établissements pour l'adapter à l'évolution des besoins. Il s'en est suivi des réaménagements, des agrandissements, des regroupements, voire des fermetures, sans que la Ville n'ait eu guère son mot à dire. Quant aux réseaux d'aqueduc et d'égout, de compétence municipale, ils doivent non seulement fournir des services adéquats, mais aussi respecter les normes environnementales fixées par la province.

Collège Aviron

Brigadière

Cégep de Sainte-Foy

les équipements et les services d'éducation

« Dans cette société du savoir marquée par le changement, l'éducation constitue plus que jamais un investissement essentiel et rentable, tant pour les personnes que pour les entreprises, l'État et la collectivité[1]*. »*

La question de l'éducation est de plus en plus au cœur des débats politiques. La Ville de Québec adhère entièrement à l'affirmation ci-dessus. Ses préoccupations relatives au maintien des écoles de quartier, ses efforts entrepris pour attribuer une vocation éducative au quartier Saint-Roch et sa participation aux travaux de l'Université Laval en matière d'aménagement urbain témoignent de son engagement de faire de l'éducation l'un des moteurs de développement de la ville et d'épanouissement de la collectivité. Sa récente adhésion à l'Association internationale des villes éducatrices est une preuve de plus de son engagement.

Trois commissions scolaires sont présentes sur le territoire de la ville de Québec : celles de la Capitale, des Découvreurs et des Premières Seigneuries (cette dernière s'occupe d'un territoire dont les limites vont au-delà de celles de la ville). L'enseignement privé y occupe une grande place, au niveau primaire, secondaire et collégial. On dénombre dans les limites de la ville 114 écoles primaires (dont 11 écoles privées) et 45 écoles secondaires (dont 12 écoles privées). Quant aux établissements collégiaux, ils sont au nombre de 18, parmi lesquels il y a 6 établissements de formation générale ou cégeps (dont 1 privé) et 12 établissements de formation spécialisée (dont 10 privés). De plus, 33 établissements offrent une formation professionnelle de niveau secondaire (dont 15 sont privés). L'enseignement universitaire est dispensé par 5 institutions : l'Université Laval, la TELUQ, l'ENAP, l'Université de Montréal à Québec et l'INRS.

Voir carte 14, Équipements et services d'éducation primaire et secondaire.

Voir carte 15, Équipements et services d'éducation collégiale et universitaire.

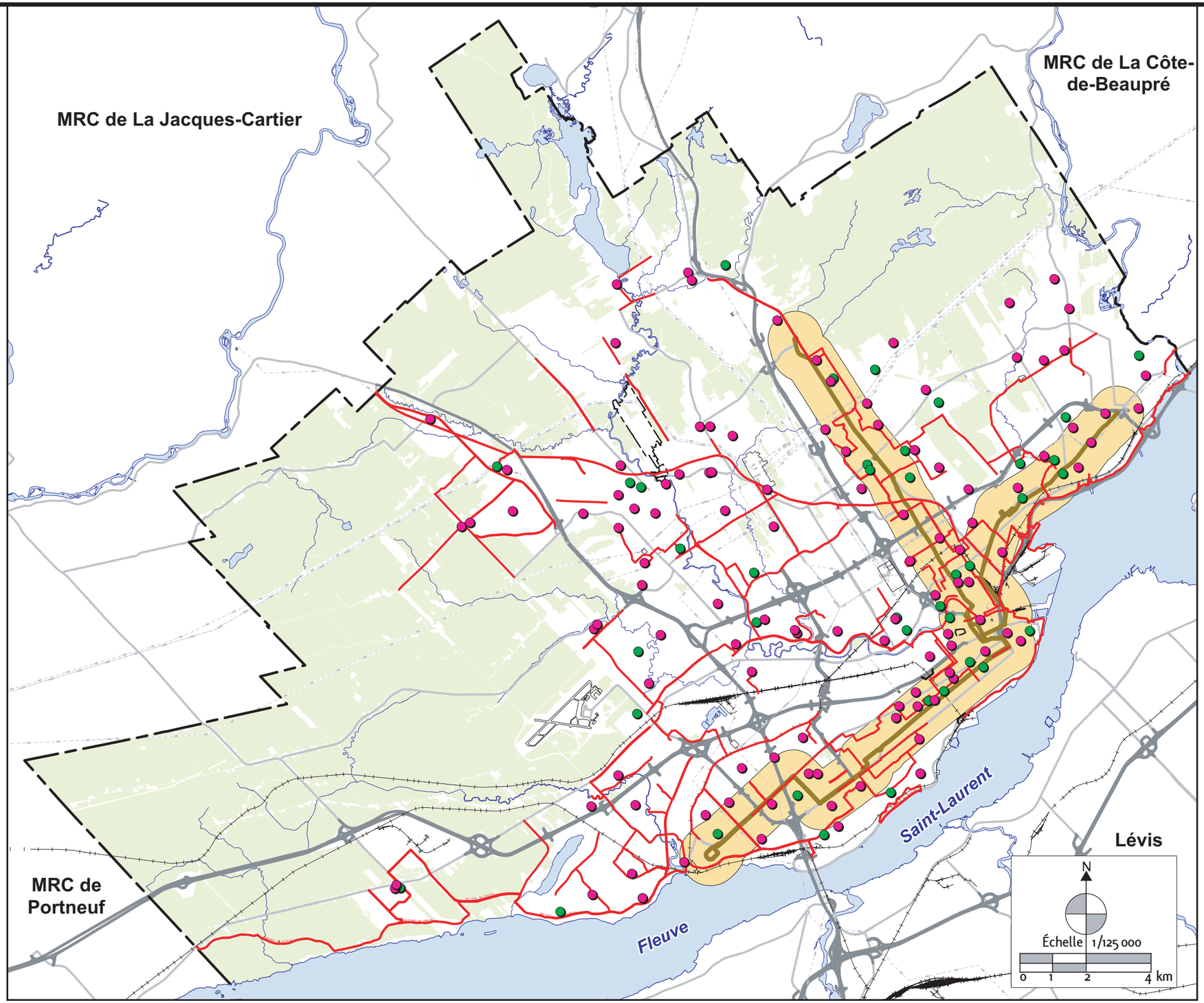
La diminution des effectifs scolaires au cours des deux dernières décennies a entraîné la fermeture d'écoles primaires ou secondaires. Les années 1980 ont été les plus marquées par le mouvement de fermeture ou d'ouverture d'écoles. Les secteurs centraux ont été plus touchés que les autres par les fermetures, tandis que les secteurs périphériques ont davantage bénéficié des ouvertures. La diminution de nombre de familles avec enfants, beaucoup plus importante dans les secteurs centraux que périphériques, a provoqué une réduction de la clientèle scolaire. La vétusté des écoles des quartiers centraux et l'insuffisance des investissements consacrés à leur entretien ont des conséquences sur la qualité des services offerts et influencent le choix du ministère de l'Éducation au sujet du maintien de certaines écoles de ces quartiers.

Les commissions scolaires sont des acteurs importants du développement local. Les équipements scolaires contribuent à la qualité de vie dans les quartiers et ont un effet structurant sur le développement de la collectivité et l'aménagement urbain. Par conséquent, le maintien ou la fermeture d'une école ne concerne pas uniquement la commission scolaire, mais tous les acteurs du milieu. Le maintien des écoles de quartier s'inscrit dans une perspective plus large de revitalisation des quartiers centraux et de requalification de la première couronne de banlieue. Pour assurer leur maintien, il faut que les jeunes familles avec enfants prennent la relève des ménages vieillissants. La Ville de Québec a déjà déployé des efforts considérables pour assurer la survie des écoles sur son territoire.

Elle collabore depuis plusieurs années avec les commissions scolaires au maintien des écoles de quartier, notamment les plus menacées, dans les quartiers centraux. Elle a appuyé les démarches faites par les partenaires du milieu auprès du gouvernement pour la rénovation des immeubles scolaires. La collaboration de la Ville s'est également manifestée par la signature de protocoles d'entente avec les commissions scolaires au sujet de l'utilisation de locaux et la mise en place de programmes d'aménagement, de rénovation et d'entretien de parcs-écoles. La Ville a également contribué à la construction de bâtiments (gymnases et centres communautaires) à vocation scolaire ou communautaire.

1. Plan stratégique 2002-2003 du ministère de l'Éducation.

14 Équipements et services d'éducation primaire et secondaire

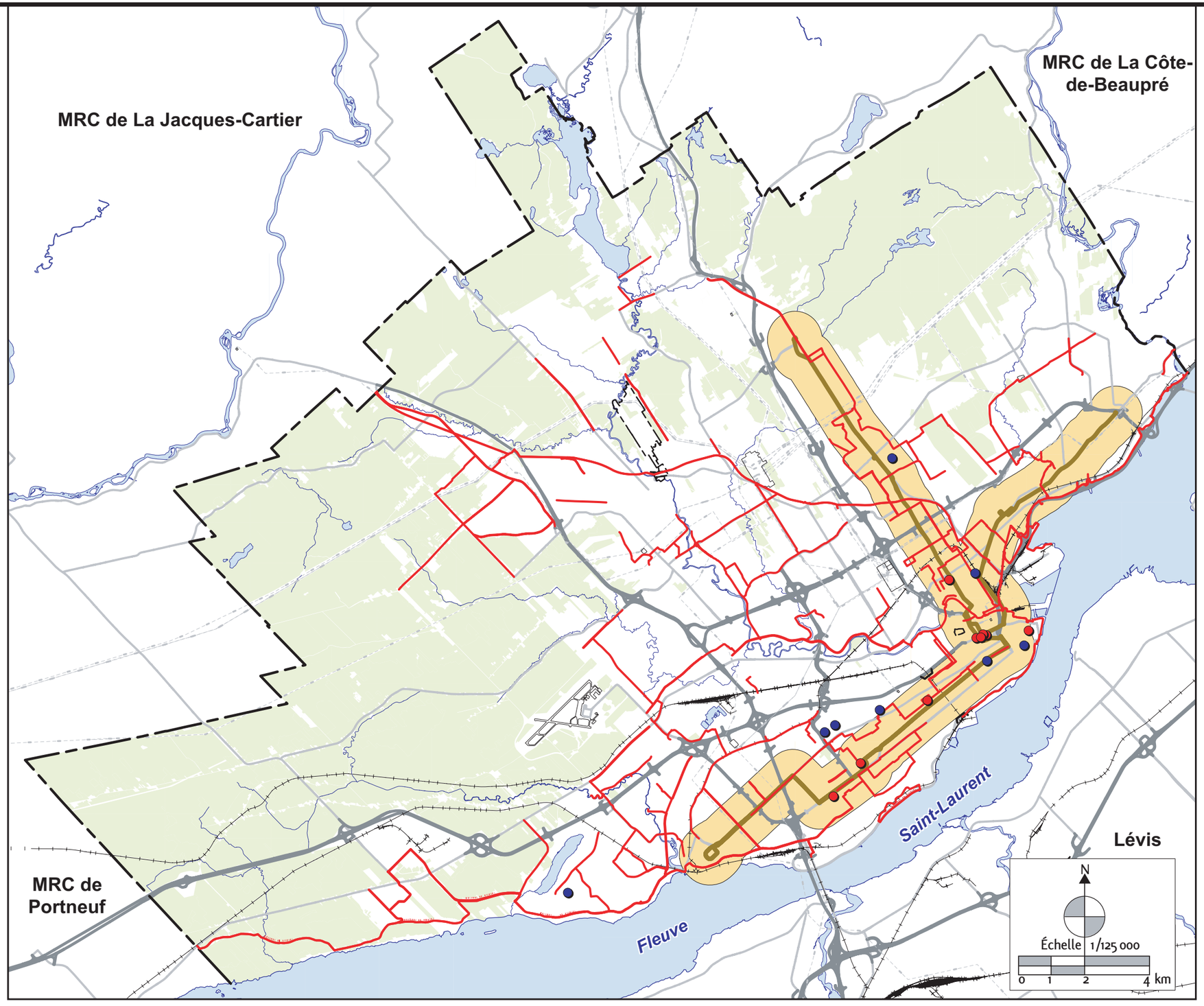


- Enseignement primaire public et privé
- Enseignement secondaire public et privé
- Réseau cyclable
- Ligne Métrobus
- Couloir Métrobus de 800 m

VILLE DE QUÉBEC

15

Équipements et services d'éducation collégiale et universitaire



- Enseignement collégial général et public spécialisé
- Enseignement universitaire
- Réseau cyclable
- Ligne Métrobus
- Couloir Métrobus de 800 m

VILLE DE QUÉBEC

Université Laval

Université du Québec

Découlant des orientations gouvernementales, les orientations de la Ville en matière d'aménagement et de développement urbain favorisent l'encadrement de l'urbanisation et le renforcement des secteurs urbanisés. Dans cette perspective, le ministère de l'Éducation entend limiter l'accroissement de la capacité du parc immobilier scolaire aux seuls endroits où existe actuellement un déficit de places pour les élèves, donc les secteurs où il y a déjà un effectif scolaire. Il invite également la CMQ, par conséquent la Ville de Québec, à évaluer la possibilité de redistribuer et de réaménager les espaces et bâtiments publics sur son territoire, plus particulièrement les écoles. L'approche préconisée par la Ville en matière de planification va dans ce sens, puisqu'elle consiste à améliorer les équipements et les services publics existants, à utiliser de façon polyvalente ou nouvelle les équipements scolaires et à restreindre l'expansion résidentielle.

Tableau 8

Nombre d'établissements liés à l'éducation sur le territoire de la ville de Québec

Type d'établissement	Nombre
École primaire	
● publique	103
● privé	11
Total	**114**
École secondaire	
● publique	33
● privé	12
Total	**45**
Formation professionnelle	
● publique	18
● privé	15
Total	**33**
Établissement collégial	
● cégep public	5
● cégep privé	1
● spécialisé public	2
● spécialisé privé	10
Total	**18**
Établissement universitaire	
● publique	10
TOTAL GÉNÉRAL	**220**

Source : Ville de Québec, mars 2004.

L'éducation n'est pas de compétence municipale. Cependant, il appartient à la Ville d'assurer, en partenariat avec les acteurs concernés, l'accessibilité de tous les citoyens aux services publics. Le ralentissement de la croissance démographique et la diminution du nombre d'enfants laissent entrevoir une baisse de la clientèle scolaire dans les années à venir. Les statistiques du ministère de l'Éducation prévoient en effet une diminution de l'effectif scolaire dans l'ensemble du Québec. En 2003-2004, le taux d'occupation des écoles primaires des trois commissions scolaires présentes sur le territoire de la ville de Québec était de 79,1 %. D'après les prévisions du ministère, il sera de 72,8 % à l'échelle provinciale en 2005-2006. La Ville de Québec n'échappe pas à la tendance à la baisse. D'ici 2021, les statistiques prévoient une diminution du nombre d'enfants de tous les groupes d'âge, ce qui pourrait conduire à la sous-utilisation des équipements scolaires et, au bout du compte, à des fermetures d'école.

L'analyse de la croissance démographique des arrondissements confirme que les familles avec enfants ont tendance à s'établir dans les secteurs périphériques, d'où l'accroissement de la demande de nouveaux équipements publics. La poursuite du développement dans ces secteurs ne devra pas aller à l'encontre des orientations de la Ville et du gouvernement en matière de consolidation des milieux bâtis existants et de revitalisation des quartiers anciens. De plus, plusieurs écoles nécessitent actuellement des travaux de rénovation pour être conformes aux normes minimales. Il faudra accorder la priorité à la consolidation et à l'amélioration des équipements dans les secteurs construits.

La fusion des commissions scolaires a eu comme conséquence de donner accès à des écoles plus éloignées du lieu de résidence. De plus, les enfants inscrits à des programmes éducatifs spécialisés (sports-études, musique, programme international, anglais intensif, etc.) fréquentent des écoles à l'extérieur de leur quartier, augmentant ainsi les déplacements automobiles, tout en réduisant la marche chez les enfants. Les parents demanderont peut-être des services de transport scolaire adaptés à cette nouvelle réalité. Les lacunes en matière d'aménagement urbain ou de desserte routière dans certains secteurs n'encouragent pas les déplacements à pied. Par exemple, certaines zones résidentielles en périphérie ne sont pas dotées de trottoirs.

Enfin, le changement important de la vocation éducative traditionnelle des communautés religieuses conduit la Ville à se prononcer sur la fermeture éventuelle de certaines écoles privées et l'aliénation des immeubles concernés.

CHUL, boulevard Laurier

Hôpital Saint-François-d'Assise

Hôpital de l'Enfant-Jésus

les équipements et les services de santé

Les années 1990 ont été marquées par d'importantes transformations de l'ensemble du réseau de la santé et des services sociaux à l'échelle du Québec, à l'instar de la plupart des sociétés occidentales. Ces changements étaient justifiés par la volonté de réduire le taux d'hospitalisation, de diminuer le recours aux services spécialisés et d'allouer de nouvelles ressources aux services de base tels que les services ambulatoires et les services à domicile.

Dans son plan stratégique, le ministère de la Santé et des Services sociaux se donne pour mission d'offrir à la population des soins de santé et des services sociaux accessibles et de qualité[1] dans le but ultime de contribuer au développement social de la collectivité. Les orientations régionales du gouvernement en matière d'aménagement favorisent en outre le maintien et l'amélioration de services sociaux et de santé adéquats, de même que l'amélioration de l'accès aux logements de qualité et aux ressources d'hébergement[2].

Les établissements de santé occupent de grands espaces sur le territoire. Les décisions en matière de planification des services ont donc des répercussions importantes sur le milieu. Pour la ville de Québec, la transformation du réseau de la santé a eu un impact sur les installations liées à la prestation de services et, par conséquent, sur l'aménagement du territoire. La réorganisation administrative des établissements, tant passée qu'à venir, la volonté d'offrir des services au cœur des milieux de vie et le plus près possible des citoyens, de même que les objectifs de réduction de la durée d'hospitalisation ont eu des conséquences sur l'organisation spatiale, qui se sont traduites par la fermeture, la transformation ou l'agrandissement d'établissements, par de nouvelles constructions, l'ouverture de centres spécialisés et l'accroissement du nombre de résidences destinées à des populations particulièrement vulnérables.

Le réseau de la santé est organisé en fonction du type et du niveau de services à offrir. Les établissements réfèrent à la répartition administrative des services et les installations, aux lieux où les services sont offerts. Le réseau se compose en outre de centres hospitaliers (CH), de centres locaux de services communautaires (CLSC), de centres de réadaptation (CR), de centres d'hébergement et de soins de longue durée (CHSLD), de centres de protection de l'enfance et de la jeunesse (CPEJ) et d'autres. centres spécialisés. Il faut encore ajouter les organismes communautaires et les cabinets de médecine privés.

Voir carte 16, Localisation des CLSC et des centres hospitaliers et carte 17, Garderies.

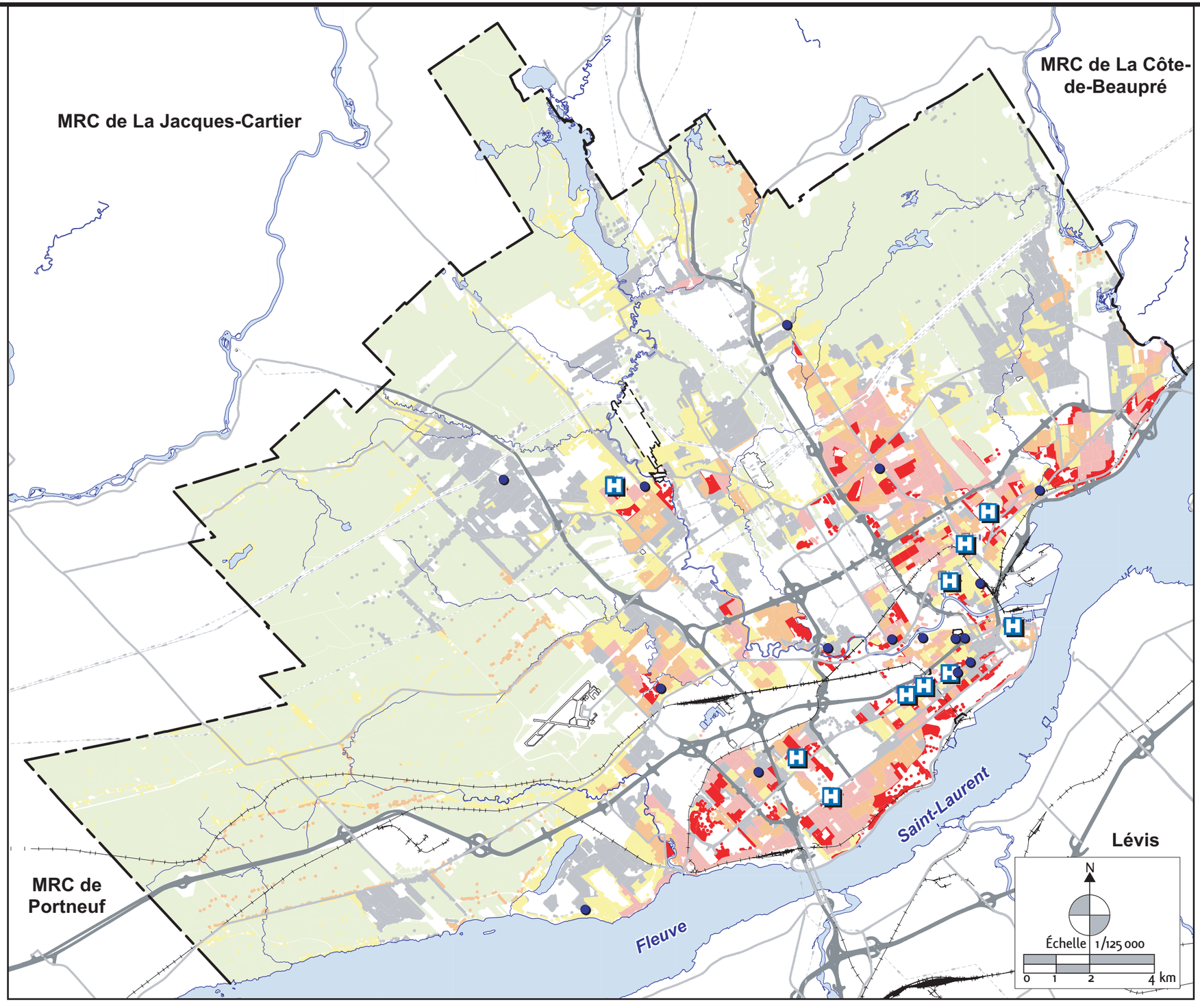
La ville de Québec compte 29 établissements de santé et de services sociaux répartis dans 134 installations. Parmi ces dernières, 7 ont une mission de centre hospitalier : le centre de santé de La Haute-Saint-Charles, le centre hospitalier affilié universitaire de Québec, le centre hospitalier Robert-Giffard, le centre hospitalier universitaire de Québec, l'hôpital Laval, l'hôpital Jeffrey-Hale et la maison Michel-Sarrazin. Certains d'entre eux comportent un CHSLD et / ou un CLSC. On compte au total 5 CLSC répartis dans 12 installations et 22 CHSLD répartis dans 36 installations. Trois autres établissements, dont les installations sont situées à l'extérieur des limites municipales, desservent également la population de Québec. De plus, les cliniques médicales d'omnipratique constituent des points d'accès aux services de première ligne. Les organismes communautaires subventionnés et les entreprises d'économie sociale offrent également une variété de services et d'activités, les secondes jouant désormais un rôle de premier plan en matière de services sociaux[3].

Les préoccupations en matière de santé sont de responsabilité gouvernementale. L'Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux de la capitale nationale a la responsabilité de déterminer les priorités régionales en matière d'organisation des services de santé. Pour ce faire, l'Agence doit consulter le milieu municipal.

1. Ministère de la Santé et des Services Sociaux, *Plan stratégique 2003-2004*.
2. Gouvernement du Québec, *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement pour la Communauté urbaine de Québec*, 2001.
3. Ministère de la Santé et des Services Sociaux, *Rapport annuel 2002-2003 de gestion*.

16

Localisation des CLSC et des centres hospitaliers



CLSC

Hôpital et centre hospitalier

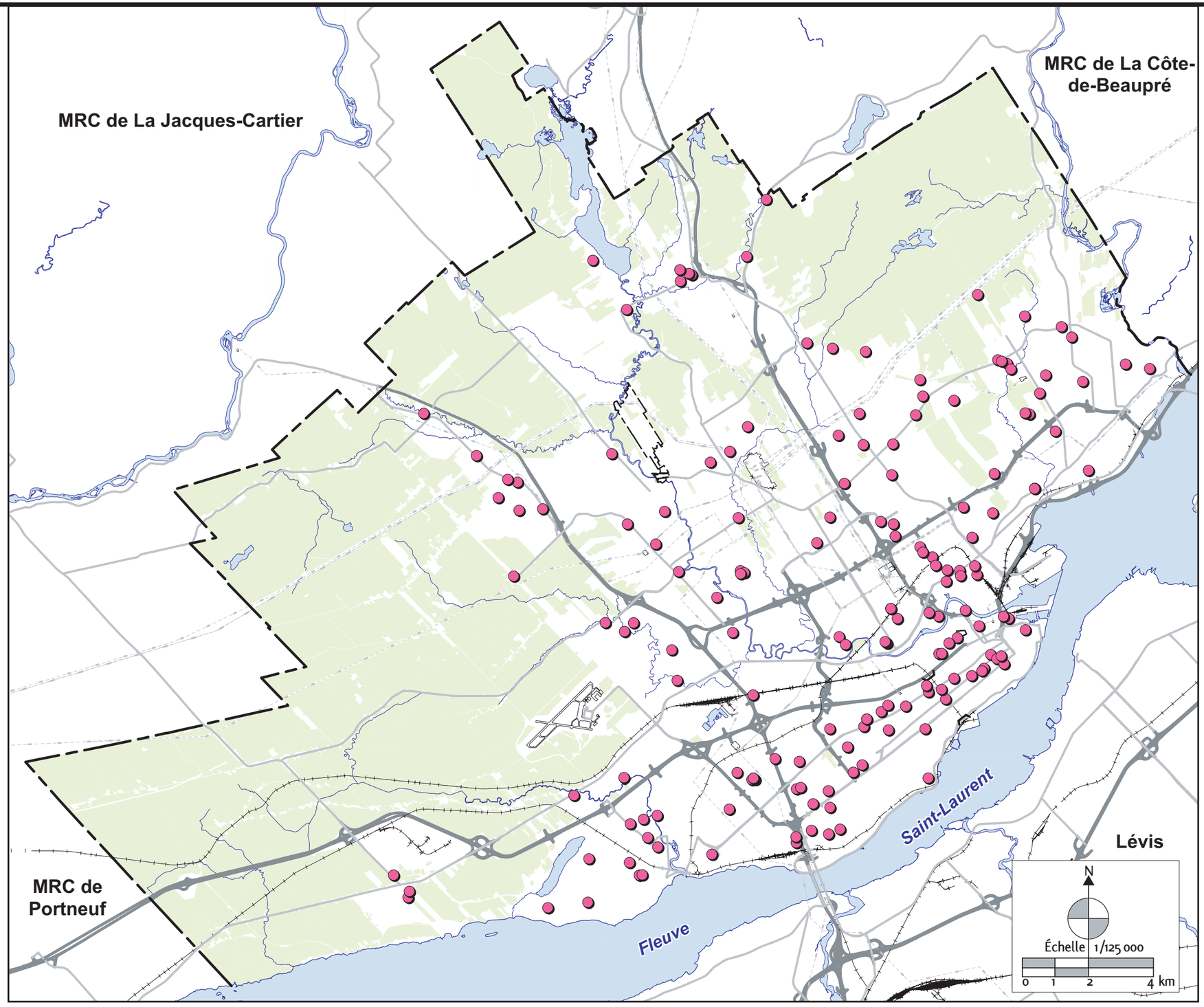
Âge médian de la population

- 48 ans et plus
- 44 à 48 ans
- 40 à 44 ans
- 36 à 40 ans
- moins de 36 ans

Source : Statistique Canada, Recensement de 2001.

VILLE DE QUÉBEC

Garderies 17



● Garderie

VILLE DE QUÉBEC

Hôpital Robert-Giffard

Centre François-Charron

Cependant, la Ville peut contribuer plus activement à la création de milieux de vie sains et sécuritaires sur son territoire, de concert avec la CMQ et ses autres partenaires. Elle peut en outre définir des mesures propres à améliorer les conditions de vie des familles et des populations fragiles, notamment une offre diversifiée de logements de qualité, la répartition équitable des équipements de culture et de loisir ainsi que l'accès facile à l'ensemble des services. Elle dispose également de moyens pour favoriser la protection de l'environnement, notamment, l'offre d'une eau potable de qualité, la réduction des déplacements motorisés ainsi que la protection des milieux humides, du couvert forestier et d'autres milieux fragiles.

Indice du vieillissement de la population, les services aux personnes âgées comptent actuellement pour 44 % des dépenses de santé et de services sociaux au Québec[1]. L'augmentation du nombre de personnes âgées a contribué à la hausse du coût des soins de santé. Malheureusement, on constate que l'allongement de la durée de vie ne se traduit pas nécessairement par une augmentation similaire de l'espérance de vie en bonne santé. On constate également que de plus en plus de personnes ont besoin de services de santé de longue durée, en raison d'une maladie, d'une perte d'autonomie, d'un handicap ou d'un problème de nature psychosociale. Bien qu'ils demeurent insuffisants, les investissements dans les services à domicile ont augmenté graduellement depuis le milieu des années 1990.

Les conséquences de la désinstitutionalisation sur l'aménagement urbain ont engendré des pressions importantes dans certaines parties du territoire. Les impacts de ce phénomène sont particulièrement importants dans les arrondissements de Beauport et de Limoilou où l'on observe une concentration importante de ressources intermédiaires en raison de la proximité du centre hospitalier Robert-Giffard.

Les besoins de soins de santé et de soutien dans le milieu de vie ont décuplé[2]. La plupart des personnes handicapées et des personnes souffrant de troubles mentaux vivent aujourd'hui au sein de la collectivité. Il en est de même des personnes âgées en perte d'autonomie. Ces changements entraînent une reconfiguration importante des services et des équipements, qui doivent être désormais adaptés à la diversité des milieux et des modes de vie. Les choix institutionnels concernant le regroupement des structures de santé, notamment les CLSC, les CHSLD et les CPE, nécessitent de plus gros équipements, plus difficiles à implanter dans les milieux construits et à proximité d'autres services locaux. L'établissement récemment implanté dans l'arrondissement de Charlesbourg en est un exemple concret.

L'augmentation du nombre de personnes âgées et la façon de répondre à leurs besoins continueront d'avoir des répercussions sur le type et le nombre de services requis et, par conséquent, sur l'aménagement du territoire. Le vieillissement exige en effet des services spécialisés de plus en plus près des milieux de vie. Il faudra poursuivre la réflexion amorcée au sujet du lieu de résidence des populations fragiles nécessitant des services de nature psychosociale ou psychiatrique afin d'éviter leur surconcentration dans certains quartiers.

La planification des équipements de santé sur le territoire québécois ne relève pas des municipalités. Même si la Ville est consultée sur la détermination, en matière de santé, des priorités de l'Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux de la capitale nationale[3], elle a peu de pouvoir sur le choix de l'emplacement des projets à réaliser. Par conséquent, elle est mal outillée pour prévoir l'implantation de nouveaux équipements. Elle ne peut pas dicter les projets à prévoir dans les secteurs qui lui semblent manquer d'équipements. Il importe toutefois que les orientations de l'Agence en matière d'organisation du territoire au plan de la santé s'arriment à celles de la Ville en matière d'aménagement physique du territoire qui est le sien. En ce sens, la concertation entre ces deux partenaires est essentielle.

La réforme des services de santé entreprise au cours des dernières années n'est pas terminée. D'autres modifications de la structure des services influenceront les choix du ministère au plan des équipements, d'où la difficulté de planifier.

1. Ministère de la Santé et des Services Sociaux, *Rapport annuel 2002-2003 de gestion.*
2. Ministère de la Santé et des Services Sociaux, *Plan stratégique 2003-2004.*
3. Nouvelle appellation des régies régionales.

Lac Saint-Charles

les réseaux d'aqueduc et d'égout

La ville de Québec est desservie par deux vastes réseaux d'aqueduc et d'égout permettant à l'ensemble de la population des zones urbanisées d'avoir accès à de l'eau d'excellente qualité ainsi qu'à un système complet de récupération et de traitement des eaux usées. Malgré que la présence des deux réseaux soit nécessaire pour desservir les immeubles résidentiels et non résidentiels situés à l'intérieur des limites maximales d'urbanisation, chacun des réseaux a une réalité distincte qui comporte des enjeux différents, présentés par type de réseau, soit le réseau d'aqueduc et le réseau d'égout sanitaire et pluvial.

Le réseau d'aqueduc

Le territoire de la ville de Québec compte quatre sources d'approvisionnement en eau : la rivière Saint-Charles, le fleuve Saint-laurent, la rivière Montmorency et diverses sources souterraines. En 2002, le volume d'eau selon la source se répartissait de la façon suivante : 57,3 % provenait du bassin versant de la rivière Saint-Charles; 18,4 %, de la rivière Montmorency, y compris le lac des Roches et la rivière des Sept Ponts; 18,1 %, du fleuve Saint-Laurent; 6,2 %, des sources souterraines.

Actuellement, la production d'eau potable est assurée par deux usines de traitement d'eau (UTE), soit celles de Québec et de Sainte-Foy, et par les galeries d'infiltration de Beauport. Les eaux de surface subissent un traitement par filtration dans tous les cas, sauf pour une partie du territoire de l'ancienne ville de Charlesbourg. Selon une étude réalisée par Genecor en 2001, la capacité nominale des infrastructures de production d'eau potable en l'an 2000 est estimée à 473 000 m^3/jour, ce qui satisfait à la demande de pointe journalière évaluée à 405 000 m^3/jour.

La distribution de l'eau est assurée par un vaste réseau composé de l'ensemble des infrastructures municipales d'acheminement de l'eau traitée vers les utilisateurs. Ce réseau est constitué principalement de conduites de diamètres variés, de postes de surpression, de postes de réduction de pression et de réservoirs. Le réseau de la ville de Québec est un système complexe comportant de nombreux postes de pompage couplés à des réservoirs. En période de consommation de pointe, les réservoirs servent à combler l'écart entre la capacité de traitement des UTE ou de production des puits et la demande d'eau sur le territoire. Les réservoirs sont donc constamment utilisés puisque la demande d'eau fluctue quotidiennement. On les utilise également pour fournir l'eau nécessaire à combattre les incendies, à maintenir l'alimentation lors de l'arrêt des UTE ou des puits et, finalement, lors de bris sur le réseau.

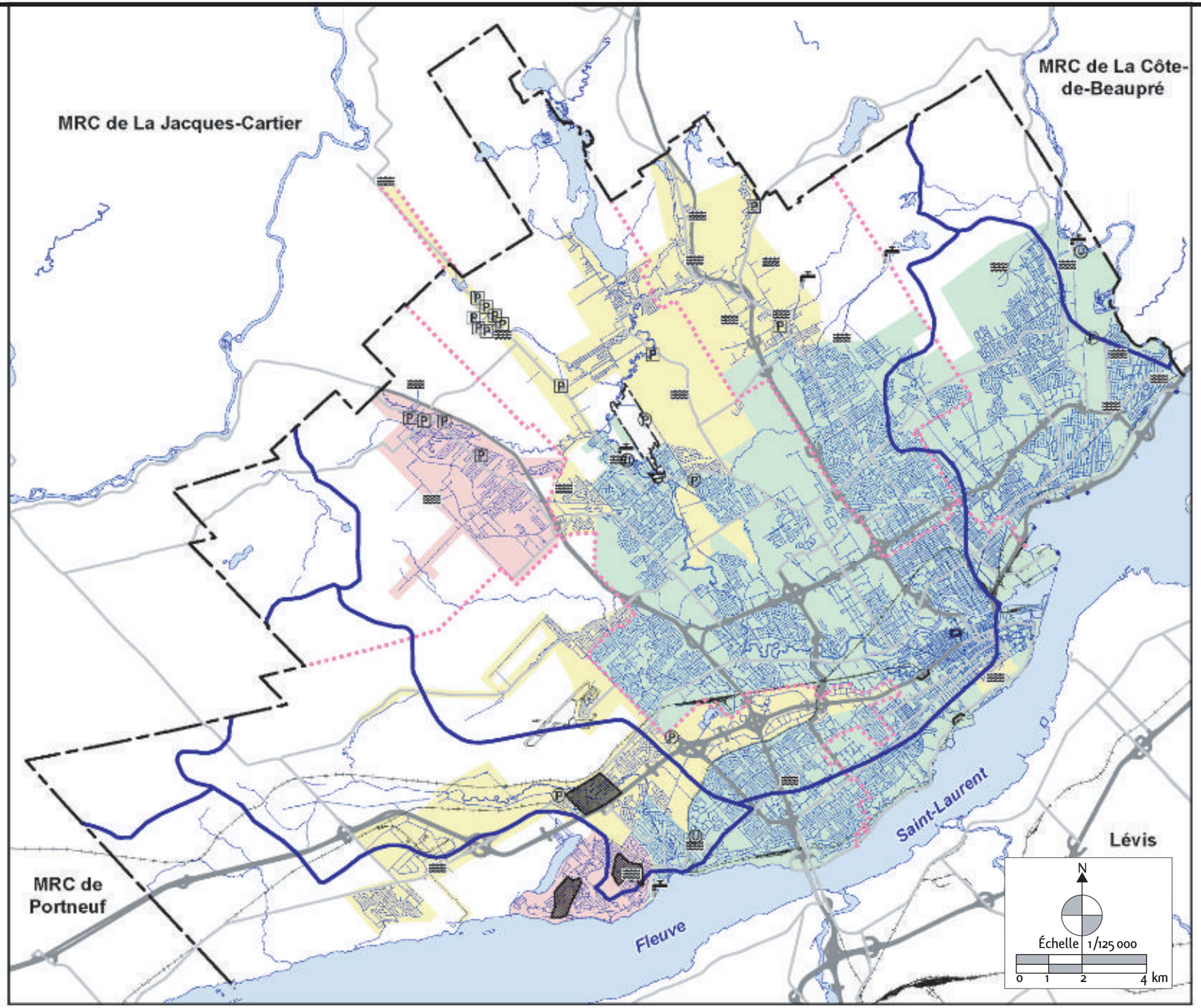
Voir carte 18, Réseau d'aqueduc.

La consommation d'eau d'une municipalité varie considérablement dans le temps et l'espace. Les volumes et les débits fluctuent en fonction des conditions locales du réseau (capacité et état de l'infrastructure). Les facteurs qui influent sur la consommation sont très nombreux : la superficie du secteur alimenté, la présence ou non d'industries, la pression disponible, les caractéristiques de la population alimentée, etc.

La consommation totale d'une municipalité comprend :

- **l'eau de consommation domestique**, c'est-à-dire la totalité de l'eau utilisée par les citoyens pour des usages tels que la lessive, l'hygiène personnelle, l'alimentation, l'entretien des pelouses et le remplissage des piscines;

18 Réseau d'aqueduc



- Aucune contrainte
- Limite atteinte
- Situation problématique
- Premier secteur affecté
- Limite des secteurs d'approvisionnement
- Poste de pompage
- Puits
- Usine de traitement des eaux
- Prise d'eau
- Réservoir
- Réseau d'aqueduc
- Limite de bassin-versant

VILLE DE QUÉBEC

Rivière Montmorency

Eau potable

- **l'eau de consommation industrielle et commerciale**, c'est-à-dire la totalité de l'eau utilisée par les industries et les commerces (eau comptabilisée au moyen de compteurs d'eau);
- **l'eau utilisée à des fins publiques**, c'est-à-dire l'eau utilisée pour des usages comme le nettoyage des rues, l'extinction des incendies et l'entretien des parcs.

À ces trois grandes catégories, il faut ajouter l'eau perdue en raison des fuites qui surviennent dans le réseau. Elle n'est pas considérée comme une consommation, mais elle représente néanmoins une part non négligeable de la quantité d'eau totale qui circule dans une ville. Selon l'étude effectuée par la firme Genecor en 2001, la consommation des quatre plus grandes villes de l'ex-CUQ (Québec, Sainte-Foy, Charlesbourg et Beauport) est répartie de la façon suivante :

- consommation domestique : 50,8 %
- consommation industrielle et commerciale : 30,2 %
- eau perdue en raison des fuites : 17,0 %
- utilisation à des fins publiques : 2,0 %

Pour la ville de Québec, la consommation domestique moyenne en 2000 était d'environ 273 litres par personne par jour (l/p/j).

Afin de se doter d'un réseau d'aqueduc sécuritaire, une municipalité doit concevoir ses équipements de façon à pouvoir répondre aux besoins dans des circonstances qui diffèrent des moyennes de consommation. L'ensemble du réseau doit donc satisfaire aux demandes dans diverses conditions, notamment lors de la consommation horaire de pointe – le moment de la journée où la consommation est le plus élevée – et la consommation journalière maximale – qui comprend, en plus de la consommation ordinaire, la consommation durant un incendie ou dans le cas de bris d'une conduite secondaire ou principale. Ultimement, l'ensemble des différents facteurs de pointe calculés servira à mettre en place un réseau de distribution d'eau capable de fournir, à des pressions acceptables, les débits et les volumes requis en tout temps pour assurer le confort, la sécurité et la santé des utilisateurs.

Pour assurer une alimentation minimale, la Ville de Québec doit avoir une excellente connaissance de l'état de son réseau, de ses potentiels et de ses limites. Elle doit être en mesure de fournir de l'eau de bonne qualité et en quantité suffisante. Par conséquent, il lui faut évaluer les conséquences que les nouveaux développements ont sur le réseau d'aqueduc, la qualité de l'eau et la capacité de protection incendie.

Conséquences des nouveaux développements sur le réseau

Afin de connaître l'état du réseau, la Ville a confié à une firme de consultants la réalisation d'une vaste étude qui conduira à l'élaboration d'un plan directeur d'aqueduc. La première phase de cet exercice porte sur l'ossature du réseau, c'est-à-dire le réseau majeur de distribution. Les premiers constats de cette étude permettent d'affirmer que certains secteurs sont soumis à des limitations de pression ou de quantité d'eau disponible. Quoique fragmentaires, les conclusions de l'étude nécessitent des analyses plus poussées pour connaître la nature des correctifs à apporter, de même que les coûts inhérents. Pour le moment, la prudence s'impose, notamment en ce qui concerne l'érection de nouveaux secteurs d'urbanisation.

Qualité de l'eau

Il est important de noter que les nouvelles dispositions de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, en vigueur depuis le 30 mai 2001, imposent de nouvelles exigences à l'égard de la qualité de l'eau potable. Le captage des eaux souterraines est fortement touché par cette loi à laquelle les municipalités du Québec doivent se conformer avant juin 2006. Pour la Ville de Québec, l'impact est important, puisque le territoire de l'ancienne ville de Val-Bélair et une partie de celui des anciennes villes de Charlesbourg, Saint-Émile et Loretteville sont alimentés par des puits. C'est la même situation dans le territoire de l'ancienne ville de Beauport et une partie de celui de l'ancienne ville de Charlesbourg où la construction de deux nouvelles usines de traitement de l'eau est nécessaire.

Service de protection contre les incendies

Protection incendie

La protection incendie impose des contraintes à prendre en considération dans la conception d'un réseau d'aqueduc. Contrairement à la consommation humaine qui exige un volume d'eau relativement faible mais à une forte pression (question de confort), la protection incendie nécessite un grand volume d'eau mais à une pression relativement faible (question de sécurité).

La pression et le volume d'eau nécessaires à la protection incendie sont déterminés suivant les suggestions faites par le Service d'inspection des assureurs incendie ou le groupe technique des assureurs. Il n'est pas rare de constater que des compagnies d'assurance imposent, pour de nouvelles entreprises industrielles, des conditions qui vont au-delà des normes de base utilisées lors de la conception d'un réseau d'aqueduc, d'où la nécessité d'apporter des correctifs importants au réseau existant.

Le réseau d'égout sanitaire

Le réseau d'égout sanitaire de la ville de Québec est constitué d'environ 2 433 km de conduites et de 200 ouvrages connexes tels que les deux usines de traitement, les postes de pompage, les réservoirs de rétention et les ouvrages de surverse.

Voir carte 19, Réseau d'égout.

Ce réseau est constitué de trois types de réseau : le réseau séparatif (34 %), le réseau unitaire (26 %) et le réseau pseudo-séparatif (40 %).

Tous ces types de réseau recueillent les eaux usées provenant de la consommation domestique, industrielle, institutionnelle et commerciale, ainsi que les eaux d'infiltration. Cependant, les réseaux séparatif et pseudo-séparatif recueillent en plus les eaux de captage provenant des drains de toits et de fondations, tandis que le réseau unitaire reçoit également les eaux de pluie et de fonte des neiges captées par les puisards et les fossés.

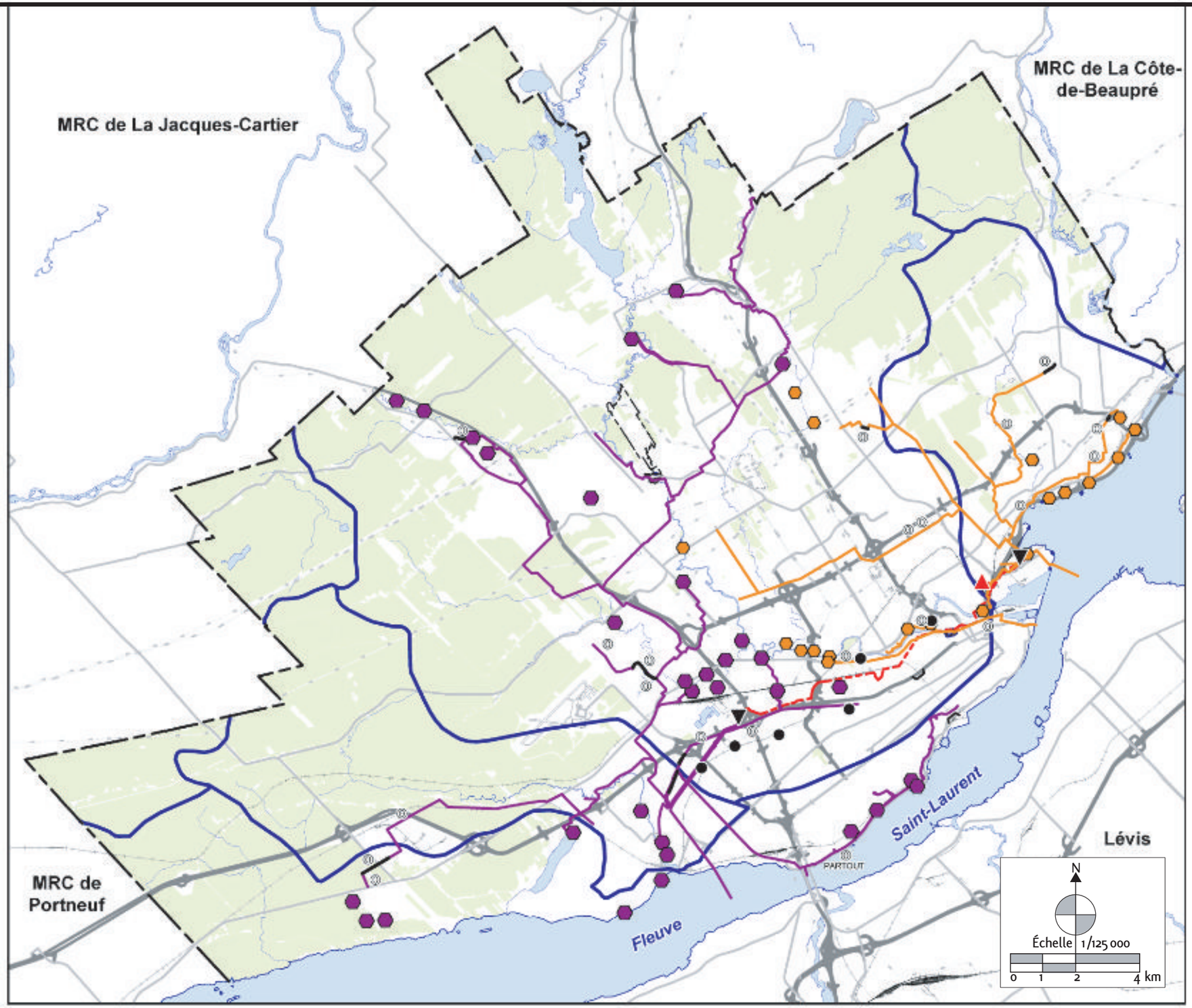
En 2000, la Communauté urbaine de Québec a commencé à mettre en place un système de contrôle dynamique sur certains collecteurs régionaux. Ce système permet aujourd'hui à la Ville de réduire de façon considérable les volumes d'eaux usées qui, autrement, déborderaient et se dirigeraient vers la rivière Saint-Charles et le fleuve Saint-Laurent (à la hauteur du parc de la Plage-Jacques-Cartier. Ce système est basé sur l'utilisation optimale des ouvrages existants auxquels ont été ajoutés de nouveaux réservoirs de rétention. Afin de minimiser les coûts, la Ville a choisi d'utiliser certains tronçons du réseau d'égout pour faire de la rétention dans les collecteurs principaux.

Elle dispose de deux usines d'épuration des eaux usées dont la capacité maximale de traitement n'est pas atteinte. La station ouest a une capacité résiduelle d'environ 5 000 m^3 par jour, soit l'équivalent des eaux usées produites par 11 000 personnes, alors que la station est a une capacité résiduelle d'environ 25 000 m^3 par jour, soit l'équivalent des eaux usées produites par 57 000 personnes. Cependant, les eaux usées qui proviendront désormais de la vidange des réservoirs de rétention s'ajouteront au volume traité par les usines, ce qui diminuera la capacité résiduelle des stations.

Dans sa gestion du réseau d'égout, la Ville doit, d'une part, assurer un niveau de service hydraulique adéquat afin de réduire les risques de refoulement chez les usagers et, d'autre part, assurer un niveau de service environnemental qui respecte les normes fixées par le ministère de l'Environnement du Québec au sujet des débordements.

Lors de la construction d'un réseau d'égout urbain ou lors de la validation du fonctionnement de ce réseau, on abordera différemment la notion de niveau de service hydraulique selon le type de réseau. La conception d'un réseau séparatif offre le meilleur niveau de service hydraulique, puisque les

Réseau d'égout 19



- Intercepteur Ouest
- Intercepteur Est
- Conduite de boue
- Surcharge
- Poste de pompage Ouest
- Poste de pompage Est
- Réservoir de rétention existant
- Tronçon restrictif
- Station d'épuration
- Incinérateur
- Limite de bassin-versant

VILLE DE QUÉBEC

Usine de traitement des eaux

Bassin de rétention

risques de refoulement sont très faibles, ce qui n'est pas le cas du réseau unitaire et du réseau pseudo-séparatif. Ces types de réseau doivent être dimensionnés de manière à recueillir les rejets d'eaux usées, de même que les eaux pluviales dont le débit est beaucoup plus grand que celui des eaux usées. Le réseau unitaire est adéquat pour transporter les eaux de pluie de récurrence 10 ans, alors que, lors de pluies abondantes, il peut provoquer des refoulements et des débordements au cours d'eau. Dans le cas d'un réseau pseudo-séparatif, les normes de conception ne permettent pas de définir le niveau de service à maintenir. Cependant, l'expérience démontre que la construction de ce réseau s'apparente à celle d'un réseau séparatif, quoique les eaux captées des drains de fondations et de toits plats y soient acheminées. Pour maintenir un niveau de service acceptable, il n'est pas rare de constater que pour corriger des problèmes ponctuels de refoulement il faut construire des ouvrages de surverse ou remplacer certains tronçons.

Le niveau de service environnemental à maintenir correspond au respect des fréquences de débordement des ouvrages de surverse fixées par le ministère de l'Environnement du Québec en fonction d'objectifs de protection du milieu ou de récupération de plans d'eau à des fins, entre autres, de baignade et de canotage. Par exemple, les ouvrages de surverse qui débordent à la rivière Saint-Charles, en aval de la prise d'eau, ne pourront déborder plus de quatre fois durant la saison estivale. Pour respecter cette norme, la Ville devra construire des réservoirs de rétention pour éviter les débordements à la rivière, sauf les débordements qui surviennent dans des conditions de précipitations exceptionnelles.

Ces niveaux de services impliquent une meilleure gestion des eaux pluviales qui sont en grande partie la cause des débordements. D'autre part, afin de ne pas diminuer la capacité résiduelle des usines d'épuration, il est souhaitable de minimiser le volume d'eau pluviale acheminé aux usines par le réseau. La Ville a donc tout avantage à se doter d'outils de planification qui favoriseront une meilleure gestion des eaux de surface.

La gestion des eaux pluviales

Jusqu'à la fin des années 1960, la conception des systèmes de drainage urbain se faisait la plupart du temps en considérant uniquement un réseau souterrain de conduites capables de capter et d'éliminer les eaux de ruissellement lors des événements pluvieux de récurrence de 5 à 10 ans. On présumait que toute l'eau de ruissellement entrait dans le réseau souterrain par les grilles de rues. Au moment d'événements plus rares, on observait donc des refoulements et des inondations puisque, d'une part, le réseau devenait surchargé et, d'autre part, le réseau de drainage de surface n'était pas conçu pour acheminer efficacement des débits importants.

Dès lors, le recours à la construction d'un double réseau d'évacuation des eaux de ruissellement s'est avéré essentiel, notamment afin de limiter les débordements et l'érosion des cours d'eau. Le double réseau est constitué du réseau mineur, qui comprend les conduites souterraines, et du réseau majeur, qui comprend le réseau permettant de gérer les eaux de surfaces (drainage de stationnement, de toit plat, etc.).

Le concept de double drainage vise essentiellement :
à éviter les surcharges dans les réseaux souterrains qui causent les refoulements; à capter rapidement les eaux de ruissellement dans les rues lors des événements pluviaux fréquents (récurrence d'une fois en 2 ans); à éviter les inondations dans les rues lors d'événements moins fréquents et les dommages aux propriétés voisines; à limiter l'érosion des cours d'eau et les inondations; à prévenir le débordement des cours d'eau vers les secteurs à risque; à retenir l'eau en amont du secteur à protéger, puis à la relâcher graduellement en respectant les capacités des ouvrages en aval par la mise en place de bassins de rétention. Le double drainage a été utilisé dans la réalisation de quelques projets de développement, notamment le développement de la montagne des Roches dans l'arrondissement de Charlesbourg. Cependant, il n'est pas encore généralisé sur le territoire.

En matière de consolidation du territoire urbain, la Ville prend deux orientations qui ont une incidence directe sur la réfection et le prolongement des réseaux d'aqueduc et d'égout. Elle veut, d'une part, intensifier la revitalisation urbaine et, d'autre part, concentrer les nouveaux développements là où les coûts publics à court et à long terme seront le moins élevés. En matière d'infrastructures, elle doit établir des priorités d'intervention sur les réseaux en assurant un équilibre entre la réfection des réseaux d'aqueduc et d'égout actuels et leur prolongement dans les nouveaux développements.

Lac Saint-Charles

Boulevard Pierre-Bertrand

LA GESTION DES DÉPLACEMENTS

Parmi les moyens de transport utilisés dans la ville de Québec, l'automobile domine largement et son importance n'a cessé de croître ces quinze dernières années au détriment du transport en commun. Cet état de chose s'explique, entre autres, par un réseau autoroutier très développé, des lieux de résidence et des centres d'activités dispersés, sans compter le sous-financement chronique dont souffre le Réseau de transport de la capitale malgré l'appui unanime des gouvernements pour le transport collectif. Dans une perspective de développement durable, les modes de déplacement écologiques, économiques et sains, tels que la marche et le vélo, devraient aussi être encouragés, mais plusieurs carences dans les infrastructures et les aménagements urbains, notamment un réseau de voies cyclables mal interconnectées, ne les favorisent pas. Consciente que les voies publiques ont été conçues pendant trop longtemps uniquement en fonction de l'automobile, la Ville entend prendre en compte dans tout nouvel aménagement les modes de déplacements non motorisés comme la marche, le vélo ou collectifs comme le transport en commun ou le covoiturage. La problématique du transport des marchandises est en tout point identique à celle du transport des passagers : le camionnage gagne de l'importance, non seulement dans le transport intraprovincial, mais également dans celui de longue distance, autrefois apanage du rail. Les activités portuaires augmentent régulièrement mais les plus gros volumes de marchandises continuent d'être acheminés par voie maritime en dépit de la vive concurrence du transport routier. Quant aux activités aéroportuaires, elles restent de faible envergure.

Boulevard Laurier

Stationnements au centre-ville

la consolidation du réseau routier

Le réseau routier joue un grand rôle dans la définition et la configuration de l'espace urbain. La ville de Québec actuelle, caractérisée par un territoire très vaste (550 km^2), est le fruit de deux réorganisations municipales importantes, celle du début des années 1970 et celle des villes de la CUQ en 2002.

Voir carte 20, Réseau routier existant.

Jusqu'au début des années 1960, le réseau routier, fractionné en 26 municipalités, prend deux formes urbaines. Dans les quartiers centraux et les anciennes banlieues urbanisées, le réseau de rues est bien hiérarchisé, a souvent la forme d'un damier et assure une répartition équilibrée du trafic. Ce réseau est propice à la mobilité véhiculaire, aux déplacements à pied et à la desserte par le transport en commun. On y retrouve une mixité de fonctions sur les artères et les collectrices, ce qui favorise les échanges entre les quartiers.

Dans les quartiers périphériques, le réseau routier est structuré principalement à partir d'anciennes routes rurales (le boulevard de l'Ormière, le rang Saint-Jacques, le rang Sainte-Anne, etc.). Chaque municipalité procède à des raccordements ou à des prolongements de route en fonction de ses besoins de développement, sans plan de structuration régionale. Au fil des ans, à la faveur de la forte poussée démographique d'après-guerre et de la croissance de la richesse collective, le nombre de véhicules motorisés augmente très rapidement et des problèmes de congestion surviennent, particulièrement dans le centre-ville de Québec.

Pour suppléer les carences du réseau routier municipal et assurer les déplacements interrégionaux, le gouvernement du Québec décide de construire un vaste réseau autoroutier qui rendra fluide la circulation dans la région de Québec. Il répond en cela aux vœux de la population et des autorités locales. Dans les années 1960, on procède à une première phase de construction d'infrastructures autoroutières, soit les autoroutes Laurentienne (jusqu'au boulevard Wilfrid-Hamel), Henri-IV (jusqu'au boulevard Charest), Duplessis et Charest. En 1967, cet ensemble est terminé, tandis que l'autoroute Félix-Leclerc, l'autoroute du Vallon et le tronçon sud de l'autoroute Dufferin-Montmorency (entre le boulevard René-Lévesque et le boulevard Henri-Bourassa) sont en voie de construction. La période de construction intensive des autoroutes sur la rive nord prend fin par l'ouverture de l'autoroute Dufferin-Montmorency en 1979 et le prolongement de l'autoroute Henri IV au nord de la route Sainte-Geneviève en 1983.

L'automobile accapare aujourd'hui environ 90 % des déplacements motorisés. Entre 1991 et 2001, le nombre d'automobiles à Québec a même augmenté à un rythme plus élevé que la population. La pression exercée sur le réseau autoroutier, en particulier sur certains segments des autoroutes Félix-Leclerc et Henri-IV, est particulièrement forte et fait ressortir plusieurs déficiences de la structure du réseau routier. Ces déficiences se situent à six plans différents.

1. Les autoroutes de la région servent, pour l'essentiel, à la circulation locale, alors qu'elles ont d'abord été conçues pour assurer les déplacements interurbains et de transit entre deux agglomérations. Cependant, faute d'artères ou de collectrices en nombre suffisant ou de liens bien tissés entre elles, cette circulation s'effectue sur les autoroutes, ce qui occasionne des problèmes de congestion.

2. Plusieurs quartiers aménagés dans des zones périphériques sont relativement isolés les uns des autres et dépendent du bon fonctionnement du réseau autoroutier. Un meilleur maillage des rues améliorerait la perméabilité des tissus urbains ainsi que l'accessibilité à ces quartiers et entre les quartiers résidentiels environnants.

20

Réseau routier existant

MRC de La Jacques-Cartier

MRC de La Côte-de-Beaupré

MRC de Portneuf

Lévis

Fleuve

Saint-Laurent

Réseau provincial

Autoroute (185 km)

Réseau municipal

Artère (275 km)

Collectrice (430 km)

Réseau local (1 900 km)

Total du réseau municipal (2 605 km)

N

Échelle 1/125 000

0 1 2 4 km

VILLE DE QUÉBEC

Rue des Érables, arrondissement de la Haute-Saint-Charles

3. L'absence de certains axes nord-sud et est-ouest rattachés à des artères ou au réseau autoroutier incite les automobilistes à circuler sur certaines rues résidentielles, générant une circulation de transit qui diminue le sentiment de sécurité des résidants et détériore leur qualité de vie.

4. La fonction de la rue est parfois incompatible avec celle qui se déploie sur ses côtés. Ce phénomène, difficile à corriger, est assez fréquent dans le développement des banlieues. Il résulte de l'autorisation de construire des maisons unifamiliales détachées le long d'une route à vocation intermunicipale ou en bordure d'une artère ou d'une collectrice. De voie de transit, cette route, artère ou collectrice devient une rue résidentielle, souvent trop large, où la circulation est réglementée par une série de panneaux d'arrêt obligatoire pour atténuer un trafic trop dense et trop rapide.

5. À l'instar des autoroutes qui forment un obstacle souvent infranchissable entre deux quartiers, l'absence de continuité de certaines rues rend leur desserte par transport en commun parfois difficile, obligeant à faire de longs détours qui augmentent le temps de parcours.

6. L'aménagement des autoroutes qui pénètrent profondément dans la ville crée des barrières physiques et visuelles et isole des quartiers les uns des autres. La conversion de certains tronçons d'autoroute en boulevards urbains serait souhaitable pour retisser les milieux urbains et redonner un espace vital aux piétons et aux cyclistes.

La création de la nouvelle ville est une occasion exceptionnelle pour consolider et améliorer la fonctionnalité, la fluidité et la sécurité des déplacements sur les réseaux routiers municipal et autoroutier. Cette consolidation doit se traduire parallèlement par une amélioration de l'offre de transport collectif, une densification du territoire et une diversification des fonctions le long des grands axes ainsi que l'implantation d'un véritable réseau structurant de transport en commun. Un réseau de rues mieux maillé et hiérarchisé est une condition essentielle au développement durable et à la perméabilité plus grande dans la ville. Ainsi seront jetées les bases solides de la consolidation du territoire, la réduction de la circulation de transit, la facilitation des déplacements des piétons et des cyclistes et la réduction du temps de parcours des autobus.

L'approche préconisée s'appuie sur les principes du développement durable et s'articule autour des objectifs suivants : augmenter l'achalandage du transport en commun; favoriser les modes de transport actifs et l'intermodalité; améliorer le partage de la voie publique entre les piétons, les cyclistes, les usagers du transport collectif et les automobilistes; réduire les polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre (GES); développer un réseau routier municipal cohérent et bien hiérarchisé; maintenir la vitalité économique de la région; améliorer la perméabilité du tissu urbain; enfin, améliorer la qualité de vie des résidants.

Autoroute Félix-Leclerc

Heure de pointe au centre-ville

Voie réservée du RTC

le renforcement du transport en commun

Le transport en commun à Québec subit la vive concurrence de l'automobile. Entre 1991 et 2001, la part modale du transport en commun dans les déplacements motorisés est passée de 16 à 10 %, baisse dont bénéficie presque exclusivement l'auto solo. Durant la même période, l'achalandage du transport en commun est resté presque stable à environ 38 millions de déplacements par année, alors que son importance relative n'a cessé de diminuer.

Voir carte 21, Réseau RTC existant.

L'accès facile à un réseau autoroutier étendu, la faible congestion routière, l'éparpillement des centres d'activités et des lieux de résidence, l'offre de stationnement à tarifs avantageux, l'augmentation du niveau de vie et de la mobilité, tout cela fait en sorte que l'automobile est le mode de transport dominant pour se déplacer à l'intérieur de la ville, au détriment du transport collectif et des autres modes (auto passager, marche et vélo). Considérant la structure d'âge et le vieillissement de la population, il faut également prévoir que la clientèle scolaire, qui représente près de 50 % des usagers du transport en commun, diminuera au cours des prochaines années.

Du fait que le transport en commun est sous-financé depuis quinze ans, aucun investissement n'a permis d'en accroître l'offre et d'en améliorer le service. Le manque d'argent n'a fait qu'augmenter depuis 1991, année où le gouvernement provincial s'est retiré du financement des dépenses d'exploitation des sociétés de transport. Le tableau ci-dessous indique l'évolution de la contribution des partenaires du financement du transport collectif entre 1990 et 2003.

Tableau 9

Sources de revenus du RTC

En millions de dollars

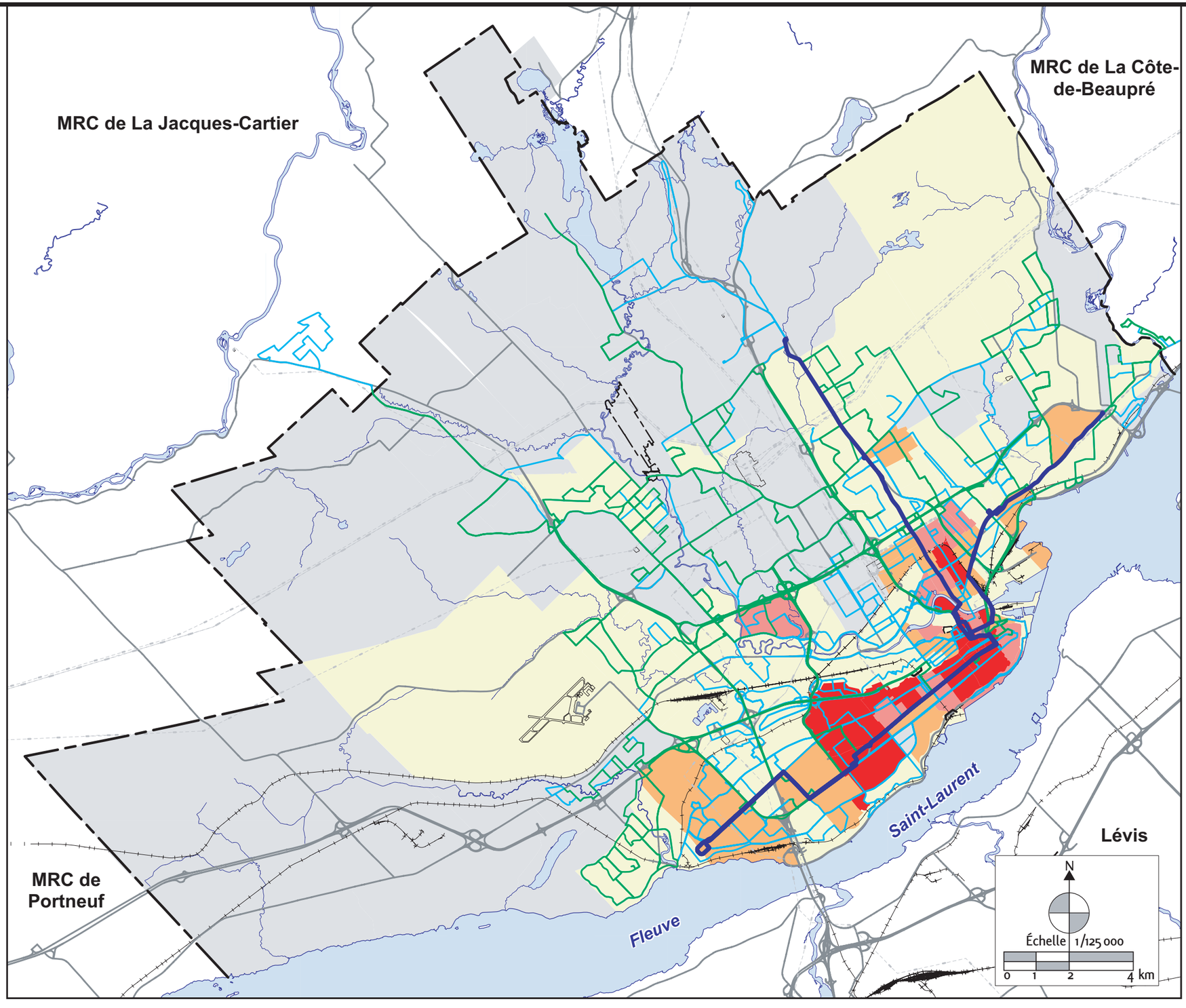
	1990	2003	Variation (%)
Gouvernement du Québec	31,8	6,9	– 78
Municipalités	20,5	51,4	150
Usagers	25,8	42,0	63
Taxe d'immatriculation	—	9,3	—
Autres revenus	3,9	4,6	18
TOTAL	**82,0**	**114,2**	**39**

En l'espace de 13 ans, les subventions gouvernementales pour le transport en commun ont chuté de 78 %, alors que la contribution municipale a fait un bond de 150 %. En 2003, la Ville de Québec et les usagers du transport en commun financent le transport en commun dans une proportion de 82 %. La contribution des automobilistes est faible (8 %), alors que celle du gouvernement provincial est presque marginale (6 %). Le Canada est le seul pays du G7 à ne pas subventionner le transport collectif dans les grandes agglomérations urbaines.

Il existe pourtant un consensus en faveur du développement du transport en commun dans la région. Les gouvernements fédéral et provincial en particulier y voient un moyen privilégié d'améliorer l'environnement et de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). Mais pendant que s'amplifient les discours unanimes faisant la promotion du transport collectif, la part des déplacements motorisés qu'assume celui-ci ne cesse de décroître.

21

Réseau RTC existant



Ligne Métrobus

Parcours express

Parcours régulier

Part modale 24 heures

0 à 5 %

5 à 10 %

10 à 15 %

15 à 20 %

20 % et plus

VILLE DE QUÉBEC

Usagers du transport en commun

Autobus avenue Royale

Le transport en commun, un service public considéré essentiel est, de ce fait, assujetti à la *Loi sur les services essentiels*. Il joue un rôle déterminant sur le plan économique en assurant la mobilité vers les lieux d'emploi, les établissements d'enseignement, les services, les commerces et les lieux de divertissement. Il contribue à réduire la pollution et améliore l'environnement, la santé publique et la qualité de vie de la population. Malgré tous ces avantages, l'attrait de l'automobile reste puissant. Par conséquent, à moins de poser un geste déterminant en faveur du transport en commun pour inverser la tendance actuelle des habitudes de déplacement, le pourcentage de déplacements assumé par le transport collectif continuera de baisser au profit de l'automobile au cours des prochaines années.

La Ville a déjà manifesté son accord avec le principe de renforcer l'utilisation du transport en commun, comme le propose le Réseau de transport de la capitale (RTC) dans son document de travail sur les orientations stratégiques pour la période 2003-2013. Cette position de la Ville est cohérente avec ses grandes orientations d'aménagement et respecte les principes du développement durable.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES DU RTC

En février 2003, le RTC a déposé un document de travail sur ses orientations stratégiques pour les années 2003-2013. Il y propose d'accroître le rôle du transport collectif à Québec et d'augmenter, pour la première fois depuis 15 ans, la part modale du transport en commun dans les déplacements motorisés en mettant en œuvre trois grandes stratégies :

> mettre en place un réseau structurant;

> offrir un service moderne et de qualité (véhicules plus récents, lieux d'attente plus confortables et utilisation accrue de la technologie pour les modes de paiement, la gestion de la circulation et l'accès à l'information);

> adapter le service aux nouvelles réalités (desserte rapide vers les principaux centres d'activités; voies réservées sur les autoroutes qui rejoignent le centre-ville et le centre de Sainte-Foy; desserte rapide renforcée; amélioration du service dans les secteurs périphériques, etc.).

La mise en place d'un réseau structurant exige le renforcement du parcours métrobus actuel au moyen d'autobus articulés ou d'un tramway moderne et l'ajout de deux nouveaux axes métrobus pour répondre à la croissance du nombre de déplacements dans certains secteurs. Ces axes seraient situés dans les corridors actuels des parcours 60 et 87, soit l'axe est-ouest reliant le terminus de Beauport au terminus des Saules en passant par le boulevard Lebourgneuf, et l'axe nord-sud reliant Loretteville au centre de Sainte-Foy.

Le métrobus actuel est en quelque sorte victime de son succès. Malgré une fréquence très élevée, aux 5 minutes sur le plateau entre 7 h et 18 h, les autobus sont pleins, souvent surchargés, ce qui empêche de respecter les temps de parcours déterminés. Selon une étude récente, l'implantation d'un tramway dans les axes du métrobus actuel permettrait, dès la première année, d'accroître de 16 % l'achalandage annuel du transport en commun, passant de 39,7 millions de déplacements à 46,0 millions.

Rue Dorchester actuelle

LE TRAMWAY MODERNE

L'implantation d'un tramway à Québec aurait plusieurs effets bénéfiques, agissant à la fois sur la demande de transport, l'aménagement urbain, l'économie et l'environnement. Ce serait un outil propice à transformer et à humaniser la ville; à susciter des initiatives de consolidation et de revitalisation le long des parcours et en périphérie des stations; à revoir le partage de la chaussée en faveur des modes de transport autres que celui de l'automobile; enfin, à repenser, de façade à façade, l'espace situé de part et d'autre des bâtiments. À long terme, il constituerait même un facteur que les entreprises considéreraient dans le choix d'un emplacement. En outre, il en résulterait une grande amélioration au plan visuel de la ville, des aménagements davantage adaptés aux piétons et un environnement urbain plus fonctionnel, sécuritaire et agréable dans son ensemble.

Nécessitant cependant de grands investissements et s'accompagnant de coûts d'exploitation relativement élevés, l'implantation d'un tramway constitue un défi majeur à surmonter dans le contexte budgétaire actuel. Entre-temps, le RTC reçoit bien des demandes d'amélioration du service (ajout de parcours, plus de fréquences, prolongation des heures de fonctionnement, etc.) qui ne peuvent être satisfaites faute de ressources financières.

Rue Dorchester avec le tramway

Escalier de la Chapelle

Place de l'Institut-Canadien

la circulation piétonne

Le vaste réseau de trottoirs de la ville totalise 1 162 km. Il est en général en bon état, et seulement 3 % de sa longueur totale est fortement détériorée. Aujourd'hui, la programmation de 520 des 710 feux de circulation placés à des intersections comporte une phase réservée au passage exclusif des piétons. L'autorisation récente du virage à droite au feu rouge a nécessité une adaptation des habitudes des conducteurs et des piétons. La Ville a cependant interdit ce virage aux intersections les plus achalandées ou posant des problèmes particuliers.

Voir carte 22, Circulation piétonne.

Comme le bilan routier en général, les relevés d'accidents montrent que la sécurité des piétons s'est améliorée de façon remarquable à Québec au fil des ans. En 1975, on dénombrait 314 piétons victimes d'un accident routier dans les anciennes limites de Québec, contre seulement 112 en 2003, soit une baisse de 65 % et ce, malgré l'augmentation d'environ 50 % du nombre de véhicules immatriculés entre 1975 et 2003. L'accident impliquant un piéton a souvent pour cause l'inattention ou le non-respect du *Code de la sécurité routière* de la part du piéton.

Les personnes âgées constituent l'une des catégories de population qui augmenteront dans les prochaines années. Pour assurer le maximum de protection à cette clientèle plus vulnérable que d'autres, les aménagements devront tenir compte du fait qu'elles se déplacent en général plus lentement et souffrent parfois de déficiences.

La circulation piétonne dans les quartiers

La problématique du déplacement à pied et les besoins des piétons ne sont pas les mêmes dans les secteurs centraux que dans les secteurs périphériques. Dans les premiers, la diversité des fonctions autant que les sites d'intérêt et l'environnement rendent la marche relativement facile et agréable. On y trouve une trame urbaine continue et des rues bordées pour la plupart de trottoirs des deux côtés. Toutefois, dans certains quartiers plus anciens, les trottoirs peuvent être étroits ou parfois partiellement obstrués par la présence de bornes-fontaines ou de poteaux, gênant ainsi la circulation piétonne.

Dans les secteurs périphériques, l'aménagement est caractérisé par des zones résidentielles de faible densité propices aux déplacements automobiles. La trame de rues est souvent discontinue (tracés en labyrinthe, culs-de-sac, etc.) et les quartiers résidentiels sont isolés les uns des autres à cause des infrastructures routières (autoroutes, échangeurs, voies ferrées) ou de différents obstacles (cours d'eau, pylônes). La plupart des rues n'ont pas de trottoirs, sauf à proximité de générateurs (école, centre communautaire, résidence de personnes âgées) ou sur certaines voies principales. Les déplacements à pied se limitent souvent au quartier à cause des distances trop grandes à parcourir ou de l'isolément relatif du quartier par rapport à son environnement.

L'accès à l'arrêt d'autobus est plus difficile lorsqu'il n'y a pas de trottoirs, obligeant l'usager à marcher dans la rue ou sur les propriétés en bordure. Comme mesure supplétive, la Ville aménage un trottoir en face de la zone d'arrêt d'autobus, surtout le long d'axes importants comme le boulevard des Galeries ou Saint-Jacques. La circulation piétonne soulève plusieurs problématiques qui peuvent être regroupées en six catégories : la géométrie de la rue, l'aménagement des trottoirs, l'entretien et le déneigement des trottoirs, les obstacles à la marche, les règles de circulation piétonne et l'orientation du piéton.

Géométrie de la rue

Il existe une étroite relation entre la largeur de la rue, le comportement de l'automobiliste et le sentiment de sécurité du piéton. Plus la rue est large (donc, moins le champ visuel est limité), plus l'automobiliste aura tendance à ajuster sa conduite en conséquence et à rouler rapidement. Comme la

Déneigement des trottoirs

Avenue Cartier en hiver

plupart des piétons traversent aux intersections, la géométrie de la rue revêt donc une importance particulière.

Certaines intersections ont une géométrie inadéquate. Par exemple, elles comportent des îlots de dérivation, ce qui rend la circulation piétonne peu confortable. D'autres carrefours ont une géométrie irrégulière, comportant cinq branches par exemple, ou n'offrent pas une visibilité optimale. Au cours des dernières années, la Ville a éliminé plusieurs îlots de dérivation et procédé au réaménagement de nombreuses intersections afin d'améliorer la sécurité des piétons. C'est le cas notamment de l'intersection du chemin Sainte-Foy/avenue Holland et de celle du tunnel Joseph-Samson/rue Saint-Paul.

La largeur considérable de certaines rues rend la traversée des piétons risquée, notamment sur les boulevards Laurier, Henri-Bourassa et Wilfrid-Hamel. Une réduction de la chaussée, en diminuant la largeur des voies ou leur nombre, faciliterait la traversée des piétons. Plusieurs projets de réaménagement de cette nature ont été réalisés récemment, par exemple, sur le boulevard René-Lévesque et l'avenue Honoré-Mercier. D'autres projets sont en cours de réalisation, notamment sur l'avenue Myrand.

Une autre solution consiste à élargir localement les trottoirs (gonflement) et à rétrécir par conséquent la chaussée aux endroits des traversées, afin d'obtenir une largeur franchissable minimale tout en améliorant la visibilité entre les piétons et les automobilistes. Cet aménagement permet également d'implanter des zones d'arrêt plus conviviales pour les usagers du transport en commun et de faire de la plantation. Plusieurs gonflements ont été aménagés au fil des ans, notamment dans le centre-ville et sur les rues Maguire et Cartier.

Aménagement des trottoirs

La dimension du trottoir devrait être adaptée au volume de piétons. Dans les anciens quartiers, la largeur des trottoirs peut être inférieure à la norme minimale actuelle de 1,50 m, rendant ainsi le déplacement moins aisé. Le trottoir peut s'avérer également trop étroit sur certaines rues commerciales et dans certaines zones d'arrêts d'autobus où circulent un grand nombre de piétons. Là où l'achalandage est considérable, le trottoir devrait être élargi pour permettre à trois ou quatre personnes d'y circuler de front sans se heurter. Le problème de la discontinuité des trottoirs doit aussi être pris en compte. En périphérie, nombre de trottoirs finissent abruptement. La Ville devrait adopter une politique au sujet de l'aménagement et de l'emplacement des trottoirs, ainsi que mettre aux normes les trottoirs étroits des vieux quartiers en tenant compte des contraintes de terrain.

Déneigement et entretien des trottoirs

Les trottoirs ne sont pas systématiquement déneigés en période hivernale, surtout en périphérie. La Ville devrait tendre à entretenir les trottoirs en tout temps pour assurer le confort et la sécurité des piétons.

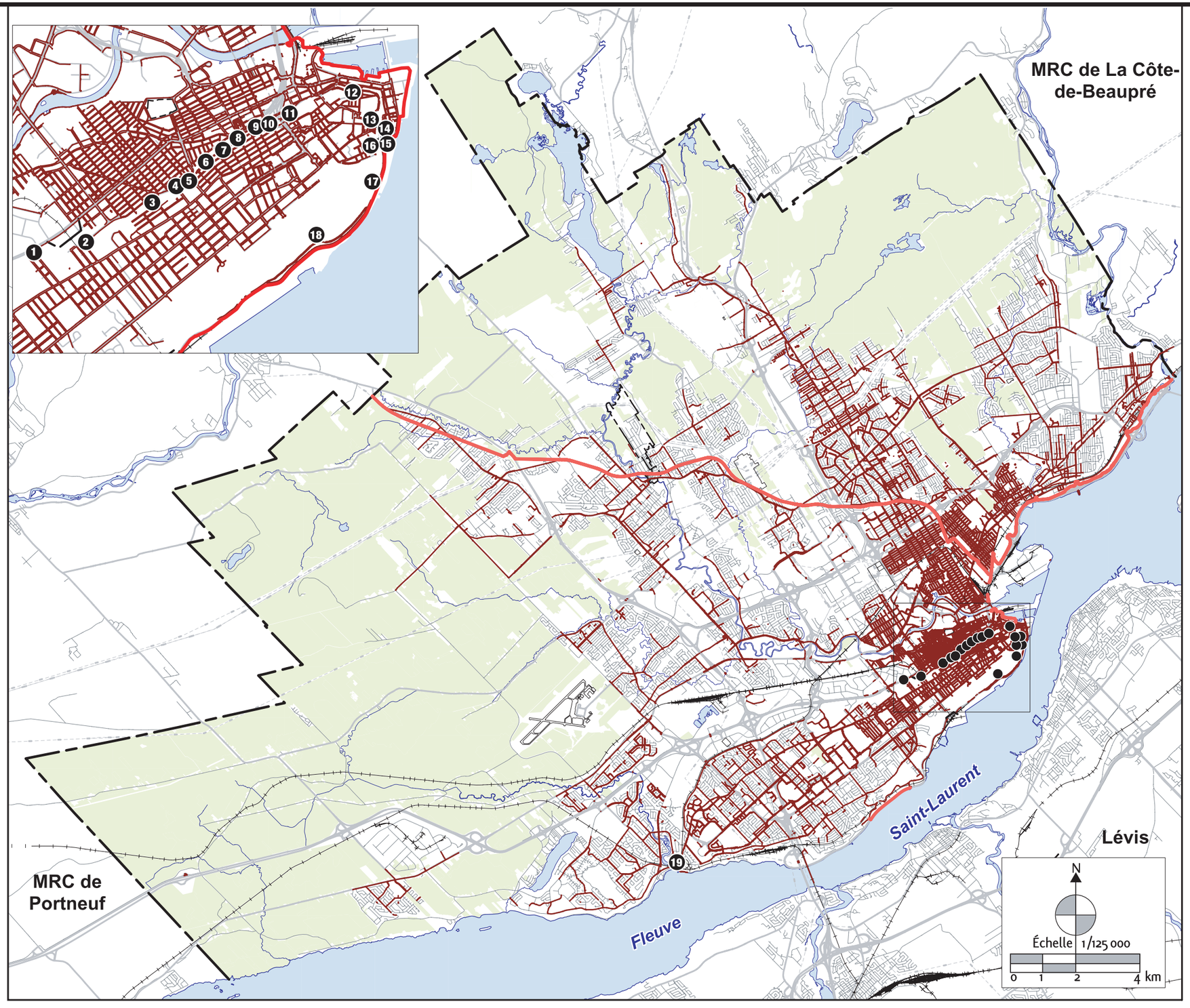
Obstacles à la marche

Les infrastructures autoroutières et ferroviaires constituent des obstacles souvent infranchissables pour le piéton et le cycliste. Par exemple, il est bien difficile, autrement qu'en automobile, de se rendre à la base de plein air de Sainte-Foy ou à la piste cyclable du corridor des Cheminots à partir de Sainte-Foy. Lors de travaux d'amélioration des infrastructures autoroutières, le ministère des Transports du Québec (MTQ), en collaboration avec la Ville, devra chercher à éliminer ou du moins à réduire ces obstacles. Par exemple, à l'occasion de la réfection des échangeurs, le MTQ devrait systématiquement prévoir un lien piétonnier et cyclable. Plusieurs voies ferrées empêchent également la libre circulation des piétons. Des passages à niveau piétonniers ou véhiculaires seraient souhaitables à plusieurs endroits (par exemple, au nord du boulevard du Versant-Nord).

Aménagements de la Grande-Allée et de la rue Saint-Paul

Circulation piétonne

22



Trottoir

Piste polyvalente

Escalier

1 Joffre
2 des Braves et de la Pente-Douce
3 des Franciscains
4 Victoria
5 Colbert
6 Lavigueur
7 Badelard
8 du Faubourg
9 de la Chapelle
10 Lépine
11 des Glacis
12 des Remparts
13 Frontenac et Charles-Baillairgé
14 Casse-Cou
15 du Cul-de-Sac et du Quai-du-Roi
16 escaliers menant à la terrasse Dufferin
17 escaliers de la promenade des Gouverneurs
18 du Cap-Blanc
19 du corridor du Littoral

VILLE DE QUÉBEC

Escalier Charles-Baillargé

Côte de la Fabrique

Règles de circulation piétonne

La plupart des accidents impliquant un piéton auraient pu être évités. Le piéton fait souvent preuve d'imprudence en ne traversant pas la rue aux intersections ou en n'attendant pas le feu vert ou la phase piétonne de ce feu qui lui est réservée. Plusieurs conducteurs sont également fautifs en ne respectant pas les zones d'arrêt ou la priorité du piéton aux passages piétonniers. Une campagne de sensibilisation aux dangers de la route et une application plus rigoureuse du *Code de la sécurité routière* par les corps policiers seraient bénéfiques à la sécurité des piétons.

L'orientation du piéton

Le visiteur autant que le résidant peut avoir de la difficulté à s'orienter à pied dans la ville, car la signalisation destinée aux piétons est insuffisante. Au cours des dernières années, la Ville a installé 70 modules pour faciliter la marche dans la partie centrale du territoire. Cette signalisation rend plus facile de s'orienter et de se déplacer vers les principaux sites touristiques. Elle pourrait cependant être améliorée par la mise en place de colonnes d'information ou repères visuels dans les différents quartiers.

Ces repères offriraient aux piétons de l'information plus diversifiée et plus précise sur ce qui existe dans l'environnement immédiat. L'installation de repères est déjà prévue dans le Vieux-Québec. On pourrait l'étendre aux grands axes commerciaux comme l'avenue Maguire, la 1re Avenue et le boulevard de l'Ormière. Ce dispositif signalétique, très répandu en Europe, accentue l'identification des espaces publics, des lieux et des bâtiments, et favorise la promenade à pied. Les pôles d'échanges et les gares intermodales devraient être des endroits prioritaires où en installer.

La marche est d'abord un mode de déplacement utilitaire et autonome qui permet de vaquer à ses occupations quotidiennes. Elle est aussi un mode de déplacement récréatif ou de détente, incitant à découvrir à son rythme la ville qu'on habite et à l'apprécier de plus en plus. C'est aussi le mode de transport le plus économique, le plus universel et le plus écologique. De surcroît, il favorise les interactions sociales, sans compter qu'il est bon pour la santé. Même l'automobiliste ou l'usager du transport en commun est nécessairement un piéton à ses heures, ne serait-ce que pour la marche à faire entre sa résidence et sa voiture ou l'arrêt d'autobus et vice versa. Une planification et un aménagement urbain axés davantage sur les besoins des piétons sont des impératifs pour améliorer le cadre de vie urbain dans l'intérêt général de la population.

Redonner sa place au piéton dans son quartier devrait être l'une des priorités en matière de déplacement sur de courtes distances. Il faut pour cela améliorer la convivialité, le confort, la sécurité et la continuité des infrastructures piétonnières. Un nouveau partage de l'espace public par la mise en place de diverses mesures favorables à la marche devrait être la ligne directrice à suivre. On reconnaît aujourd'hui que la place de l'automobile est disproportionnée par rapport à celle des autres modes de transport. Le rééquilibrage s'impose et devrait se traduire par moins d'espace et d'infrastructures pour l'automobile et plus pour la marche et le vélo.

Accès à la piste cyclable

Corridor du littoral

la pratique du vélo

Quelques chiffres

La pratique du vélo est très populaire à Québec. Selon un sondage effectué par l'ex-CUQ en 2000, près de 60 % des résidants avaient fait du vélo au cours de la dernière année, soit environ 220 000 personnes. Toutes catégories d'âge confondues, plus de 40 % de la population pratique le vélo, mais la palme va aux 18-24 ans qui représentent 73 % de ses adeptes. De plus, rouler en vélo ne se fait pas qu'en été : 40 % des cyclistes enfourchent leur bicyclette dès avril et/ou ne la remisent qu'en octobre. Enfin, le vélo est un mode de transport régulier ou occasionnel pour 32 000 personnes.

Le corridor des Cheminots attire à lui seul jusqu'à 12 000 cyclistes par semaine sur certains tronçons. Les cyclistes sont aussi de grands usagers du traversier entre Québec et Lévis. Ils se rendent d'une rive à l'autre en traversant le fleuve. En 2002, plus de 113 000 l'ont fait contre seulement 65 000 en 2000. L'exercice physique, le plaisir et la découverte sont les principaux incitatifs à la pratique du vélo, alors que les conditions météorologiques en constituent le principal irritant, suivies de loin par les longues distances et l'effort à accomplir.

Les cyclistes estiment rouler en moyenne 50 km par semaine, soit environ quatre heures. Ils utilisent leur vélo à des fins exclusivement récréatives dans une proportion de 86 %. Par contre, 14 % l'utilisent régulièrement ou occasionnellement comme principal moyen de transport. Ils empruntent plus les pistes cyclables (45 %) que les rues à faible circulation (22 %) et fréquentent peu les rues à forte circulation (11 %).

Contexte municipal

L'ancienne Ville de Québec a adopté, en 1993, la Politique municipale en matière de cyclisme. Cette politique reconnaît la popularité du cyclisme, ainsi que ses bienfaits pour la santé et l'environnement. Deux ans plus tard, en 1995, elle s'est dotée du Plan directeur du réseau cyclable qui a guidé par la suite la planification et les interventions dans ce domaine.

D'autres municipalités, dont Sainte-Foy, Charlesbourg et Beauport, ont également effectué un exercice de planification et formulé des propositions en vue d'édifier un réseau cyclable cohérent. L'implication de l'ex-CUQ a aussi permis la réalisation des corridors des Cheminots et du Littoral qui constituent aujourd'hui l'épine dorsale du réseau cyclable.

Cyclisme récréatif ou cyclisme utilitaire

Le cyclisme récréatif (y compris le cyclotourisme) et le cyclisme utilitaire ont des caractéristiques distinctes et répondent à des besoins différents. La majorité des cyclistes utilisent leur vélo à des fins de loisir ou de détente et certains d'entre eux s'en servent occasionnellement à des fins utilitaires, par exemple, pour aller travailler, voir des amis ou faire des achats. Les déplacements récréatifs en vélo peuvent durer des heures et couvrir plusieurs dizaines de kilomètres. Les cyclistes empruntent généralement des itinéraires sécuritaires, principalement les pistes cyclables et les rues peu fréquentées.

Un nombre plus limité de cyclistes, âgés surtout entre 18 et 45 ans, utilisent leur vélo comme moyen de transport. Ces déplacements utilitaires, principalement pour aller à des cours ou travailler, s'effectuent surtout en milieu urbain et suivent les itinéraires les plus directs possibles, qui n'excèdent habituellement pas 10 km et ne durent pas plus de 30 minutes.

Plage-Jacques-Cartier

Piste de la rivière Saint-Charles

La pratique du vélo est freinée en raison du tracé discontinu des voies cyclables, du maillage déficient et du manque d'information sur le réseau existant. D'autres facteurs constituent également des contraintes: les dénivellations, l'intensité de la circulation, les contraintes naturelles (rivières et cours d'eau) ainsi que les infrastructures ferroviaires et autoroutières.

Le réseau cyclable actuel totalise 273 km. Il est aménagé à 40 % hors rue, à 40 % en bandes cyclables et à 20 % sur des chaussées désignées. Ce sont les pistes qui offrent, bien sûr, le plus de confort et de protection aux cyclistes et structurent mieux l'espace public. Elles sont aménagées principalement sur le réseau régional (corridors des Cheminots et du Littoral), sur certains tronçons de rue et le long d'infrastructures (voies ferrées longeant le boulevard du Versant-Nord) ou de cours d'eau (rivière Saint-Charles), lorsque l'espace requis est suffisant.

Voir carte 23, Réseau cyclable existant.

Les bandes cyclables sont réparties sur l'ensemble du territoire, alors que les chaussées désignées, identifiées seulement par du marquage au sol et un panneau de signalisation, se trouvent principalement sur les rues peu achalandées et dont les caractéristiques favorisent la cohabitation du vélo et des véhicules motorisés.

Le réseau cyclable actuel ne forme pas un réseau homogène, continu, cohérent et bien hiérarchisé, capable de répondre adéquatement aux besoins des différentes clientèles. Il est incomplet et devrait être prolongé sur la base des voies cyclables déjà prévues mais non encore réalisées. Une fois complété, il comportera encore des déficiences dues à la présence de barrières ou à la configuration du territoire.

Quelques exemples de voies cyclables à compléter ou à aménager

- Le corridor du Littoral est un axe récréatif majeur qui fait partie du réseau provincial appelé La route verte. Il reste à compléter le long du fleuve, dans le tronçon compris entre l'anse au Foulon et les ponts;
- Les voies cyclables dans la partie nord-est de l'arrondissement de Beauport doivent être reliées à la partie sud, notamment au parc de la chute Montmorency et au chemin Royal;
- La plupart des bandes cyclables prévues dans l'arrondissement de Charlesbourg sont à aménager.

Déficiences structurelles du réseau cyclable existant

- Le réseau actuel dans l'arrondissement de La Cité est composé presque exclusivement de chaussées désignées (à l'exception du corridor du Littoral et de la piste longeant la rivière Saint-Charles). Aucune voie cyclable structurante (piste ou bande) ne traverse les parties centrales du plateau, ni ne relie les pôles de Québec et de Sainte-Foy;
- Plusieurs centres d'emplois (colline Parlementaire notamment), des centres commerciaux (Place Laurier, Place Fleur-de-Lys) ou parcs et espaces verts (plaine d'Abraham) ayant un rayonnement régional ne sont desservis par l'actuel réseau cyclable;
- Aucune voie cyclable directe et continue n'existe dans l'axe nord-sud permettant de relier le plateau Québec–Sainte-Foy au corridor des Cheminots, en raison de la présence des autoroutes;
- Plusieurs pistes bien conçues ne mènent nulle part, telle celle du boulevard du Versant-Nord en direction est qui bute sur l'autoroute du Vallon;
- Le réseau cyclable est mal interconnecté et plusieurs liens cyclables manquent, particulièrement entre le réseau local et le réseau supérieur (corridors des Cheminots et du Littoral).

La pratique du vélo est une activité populaire auprès de tous les groupes d'âges. Elle est bonne pour la santé, accessible à tout le monde et devrait permettre de se déplacer rapidement presque partout. La bicyclette est également un moyen de transport écologique, non polluant, associé au transport actif et durable. Sa pratique est cependant plutôt saisonnière, entre les mois de mai et septembre, pour la majorité des cyclistes. Cette activité peut aussi contribuer à réduire la circulation automobile et joue un rôle économique croissant grâce au développement du cyclotourisme.

En raison de ses bienfaits sur la santé, l'environnement et l'économie, le cyclisme tant récréatif qu'utilitaire devrait donc être privilégié et davantage développé sur le territoire de la ville de Québec. Il devrait également être intégré dans les exercices de planification du transport afin de mettre en place un système de déplacement réellement multimodal.

23

Réseau cyclable existant

MRC de La Jacques-Cartier

MRC de La Côte-de-Beaupré

MRC de Portneuf

Lévis

Fleuve

Saint-Laurent

- Corridor récréotouristique
- Corridor récréotouristique projeté
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Chaussée désignée

Piste cyclable (hors chaussée)

Bandes cyclables (sur la chaussée)

Bande bidirectionnelle

Bandes unidirectionnelles

Chaussée désignée (sur la chaussée)

N

Échelle 1/125 000

0 1 2 4 km

VILLE DE QUÉBEC

Gare du Palais

les services et infrastructures de transport ferroviaire

Les services ferroviaires existants sur le territoire de la ville de Québec sont offerts par trois entreprises : le Canadien National, le chemin de fer Québec-Gatineau et le chemin de fer de Charlevoix. Seule une petite partie du chemin de fer située à proximité du parc technologique du Québec-Métropolitain appartient toujours à la compagnie du Canadien Pacifique, qui s'est départie de ses infrastructures au profit du chemin de fer Québec-Gatineau en 1997. Des terminaux d'infrastructures ferroviaires sont aussi présents sur certaines propriétés de l'Administration portuaire de Québec. Quelques voies de service appartiennent à des entreprises privées. Le réseau ferroviaire présent sur le territoire de la ville totalise près de 40 km de voies. Quatre cours de triage desservent le territoire et sont toutes situées dans l'aire urbaine centrale. Les infrastructures ferroviaires ont été mises en place principalement à la fin du 19e siècle et au début du 20e siècle.

Voir carte 24, Infrastructures de transport.

Les services ferroviaires sont en étroite relation avec la capacité et le dynamisme économique des régions qu'ils desservent. La qualité des infrastructures ferroviaires et leurs potentiels de développement, de même que les possibilités d'interconnexions avec les autres modes de transport sont la clé du succès dans ce domaine. Dans le contexte actuel de déréglementation du transport et de libéralisation des échanges commerciaux, l'intégration et l'interconnexion des différents modes de transport sont le gage d'une économie régionale forte.

Les réseaux ferroviaires actuels desservent un nombre réduit de zones et parcs industriels situés au sud de l'autoroute Félix-Leclerc. L'historique du développement du réseau ferroviaire de la région de Québec corrobore les liens très serrés du rail avec les activités portuaires qui génèrent à elles seules près de 40 % de l'activité ferroviaire totale de la région. Outre l'ensemble des secteurs portuaires, les zones et parcs industriels desservis sont principalement ceux de François-Leclerc, Saint-Malo, Duberger, du Colisée, Marie-de-l'Incarnation, Carillon et Cardinal.

Dans tout le Canada, le transport ferroviaire a subi de profondes transformations durant les années 1990. Elles sont à l'origine des modifications observées dans la région tant au plan des équipements et des infrastructures qu'à celui du niveau de service. Dans une perspective de rationalisation des services et des coûts d'exploitation, les deux grandes sociétés ferroviaires ont abandonné ou vendu certaines de leurs lignes ferroviaires. Ces transformations expliquent notamment l'émergence des compagnies de chemin de fer de Charlevoix et de Québec-Gatineau. Ces deux entreprises, chemins de fer d'intérêt local (CFIL), ont acquis des lignes à faible densité de trafic des deux grands transporteurs nationaux. Leur taille, leur souplesse et leur dynamisme expliquent leur bonne performance et leur développement rapide. C'est également au cours de cette même période que l'on a assisté à l'abandon puis à la rétrocession de lignes ferroviaires à des administrations municipales dans le but d'y aménager des corridors cyclables à des fins récréotouristiques, ce qui a notamment mené à la réalisation du corridor des Cheminots sur le territoire de la ville de Québec.

Le transport ferroviaire de passagers entre Windsor et Québec est pris en charge par la société Via Rail. Le territoire de la ville de Québec dispose de deux gares pour les passagers, soit la gare du Palais située au centre-ville et celle de Sainte-Foy située à proximité des ponts de Québec et Pierre-Laporte. Via Rail a transporté entre Québec et Montréal plus de 300 000 passagers par année depuis 1995. Les niveaux de service de transport de passager par train sont réduits. De toute évidence, ils n'offrent pas une solution de rechange à la concurrence qu'exercent les modes de transport individuel et par autocar. La réduction importante des subventions du gouvernement du Canada à Via Rail a

entraîné, vers la fin des années 1990, l'abandon du service ferroviaire par la rive nord ainsi que la réduction de moitié de la fréquence vers Gaspé.

Selon le plan de transport réalisé en août 2000 par le MTQ, les infrastructures ferroviaires, d'une capacité de 9 000 wagons/jour, seraient sous-exploitées dans la région de Québec. Or, les plus récentes statistiques indiquent l'existence d'un trafic moyen de l'ordre de 120 wagons/jour, dont une partie importante est liée aux activités du port[1].

Les équipements et services ferroviaires provoquent parfois des nuisances, particulièrement pour les milieux habités adjacents. Les convois ferroviaires sont à l'origine d'un niveau de bruit intense, de vibrations et d'émissions importantes de poussière. Ces phénomènes, généralement épisodiques, sont influencés par le niveau d'intensité des activités ferroviaires et par les conditions climatiques. Dans la plupart des cas, les lignes de chemin de fer sont à distance des milieux habités. Toutefois, cette situation n'empêche pas l'existence d'un grand nombre d'habitations situées en bordure des corridors et des installations ferroviaires. On estime à plus de 2 000 le nombre de logements situés en bordure immédiate de ces corridors. Ces habitations se sont implantées souvent après la venue des lignes et infrastructures ferroviaires. C'est pourquoi aujourd'hui, les transporteurs ferroviaires doivent utiliser leurs sifflets avertisseurs à l'approche des passages à niveaux situés à proximité des secteurs habités. Cette situation entraîne des récriminations de la part des résidents. Au cours des dernières années, des citoyens demeurant à proximité des installations ferroviaires sont intervenus auprès de la Ville pour manifester leurs craintes à l'égard des risques associés au transport, à l'entreposage et au transbordement de produits dangereux.

Les responsables du port de Québec ont fait remarquer à l'automne 2000 que « l'avenir du système ferroviaire dans la région de Québec a peu fait l'objet de réflexion et encore moins d'un débat dans une vision globale ».[2] Comparativement aux autres modes de transport, le transport ferroviaire de marchandises et de passagers n'a jamais fait l'objet d'une stratégie particulière de développement au niveau régional. Cette situation n'est sans doute pas étrangère aux stratégies des deux grands transporteurs nationaux (le CN et le CP). Ceci est d'autant plus vrai que, dans le contexte actuel de consolidation de ces entreprises, celles-ci optent avant tout pour des opportunités de rentabilité à court terme. Malgré ou à cause de cela, les différents partenaires impliqués dans l'élaboration du Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec [3] ne convenaient en avril 2000 que d'une seule orientation spécifique : « assurer la fonctionnalité et le développement des activités ferroviaires, portuaires et aéroportuaires » .

Les partenaires économiques impliqués devraient être invités à réitérer leur volonté d'encourager l'utilisation des infrastructures et des services ferroviaires comme leviers de croissance et de diversification économiques pour la région de Québec. Si tel est le cas, les entreprises ferroviaires concernées, les gouvernements fédéral et provincial ainsi que les partenaires du milieu devront s'engager à intégrer, à connecter et à développer l'ensemble des services de transport vers les marchés extérieurs dans une perspective d'intermodalité. C'est à ces conditions qu'il sera possible de positionner la région dans le réseau nord-américain et international du transport de marchandises.

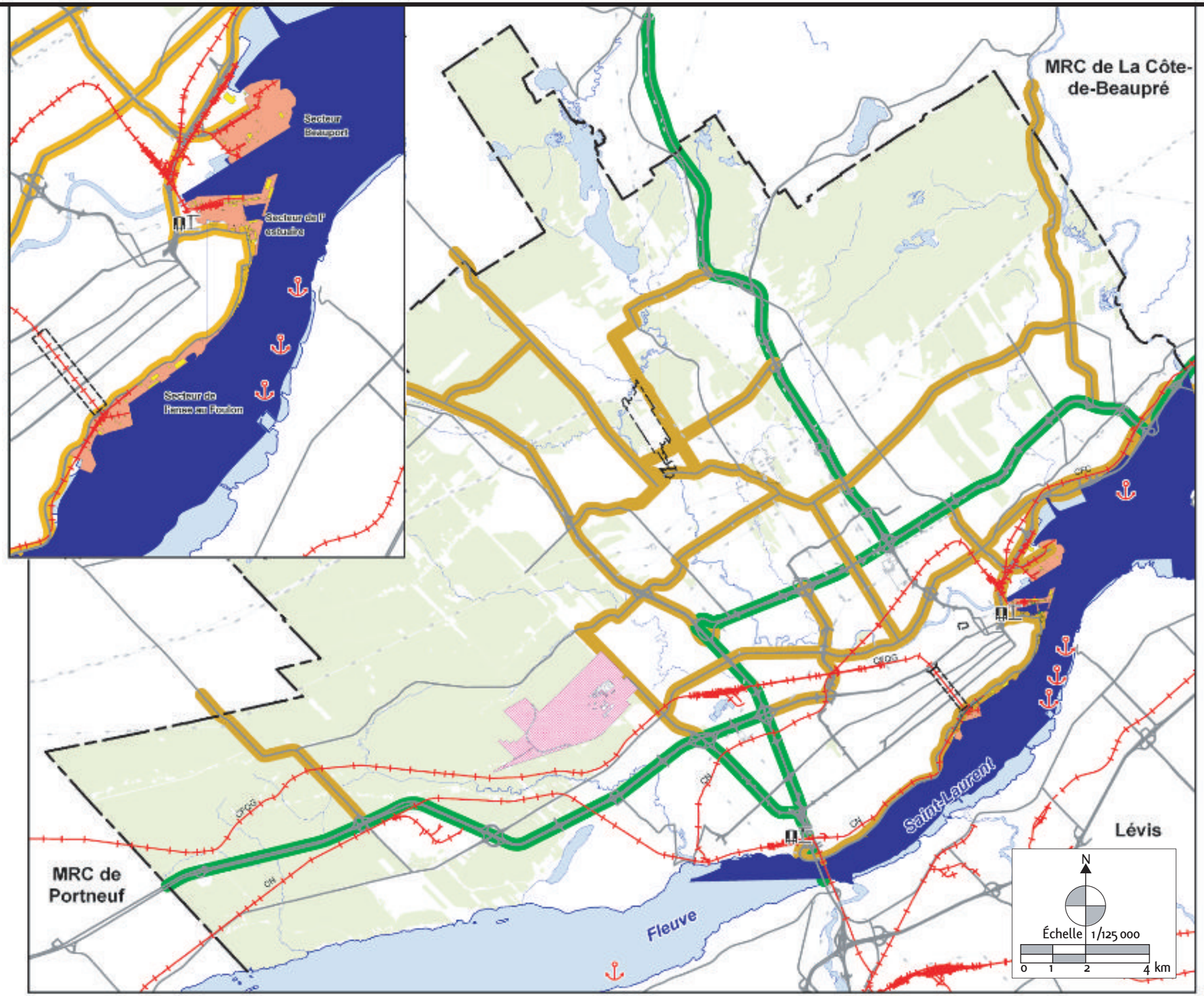
Dans une perspective complémentaire, les auteurs du Plan de transport font remarquer que l'avenir des services ferroviaires de marchandises dans l'agglomération de Québec dépend d'un certain nombre de facteurs, « dont une diminution du coût du transport par chemin de fer, le développement du port, le dynamisme des chemins de fer d'intérêt local et la mise au point de nouvelles technologies de transport rail-route qui rendraient ce service plus rentable sur des distances plus courtes ». Ce rappel de la dépendance entre le rail et le port soulève un enjeu de taille pour la Ville, le contrôle des implantations aux abords des voies ferrées et des cours de triage, dans la mesure où, comme l'Administration

1. En 2003, selon les données fournies par le Port de Québec, le trafic ferroviaire au Port était de 20 083 wagons, soit un trafic moyen de 55 wagons/jour.

2. Plan d'utilisation des sols, Administration Portuaire de Québec, octobre 2000.

3. Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec, ministère des Transports du Québec, avril 2000.

24 Infrastructures de transport



Port
- Propriété en eau profonde
- Propriété aménagée
- Bâtiment
- Zone d'ancrage

Aéroport
- Propriété de l'aéroport

Réseau ferroviaire
- Voie ferrée
  - CN Canadien National
  - CFQG Chemin de fer Québec-Gatineau
  - CFC Chemin de fer Charlevoix
- Cour de triage
- Gare de train existante

Camionnage
- Réseau principal
- Réseau intermédiaire

VILLE DE QUÉBEC

Présence du train dans le port

portuaire de Québec le souligne, « toute croissance significative des activités portuaires serait perceptible le long des réseaux existants ». À l'inverse, l'atténuation des impacts et l'amélioration des environnements habités adjacents aux équipements ferroviaires sont indispensables à la pérennité d'un milieu urbain viable et vivable. Rappelons que le transport de marchandises par train s'inscrit dans une perspective de gestion durable des déplacements. Le développement de ce mode de transport contribuerait à la réduction des émissions de GES.

Bien que l'avenir du transport de passagers par train soit jugé incertain dans le Plan de transport, il est impossible de concevoir que le territoire de la capitale nationale, deuxième municipalité en importance au Québec, ne puisse disposer d'une offre adéquate de transport de personnes par le rail. Malgré les incertitudes entourant le projet de mise en place d'un train à haute vitesse (THV) dans l'axe Windsor-Québec, la Ville entend maximiser les retombées associées à la venue d'une telle infrastructure. Outre l'amélioration de la qualité des déplacements interurbains par train, un THV implique l'implantation d'une gare principale au centre-ville et d'une gare secondaire située dans le secteur de Gaudarville. La venue d'une liaison ferroviaire pour passagers empruntant la rive nord et l'implantation d'une gare secondaire multimodale à cet endroit maximiseraient les avantages et les potentiels que procure l'aéroport international Jean-Lesage. Un tel service ferroviaire contribuerait à l'affirmation et au renforcement du centre d'affaires et de services de Gaudarville.

Vieux-Port

Port de croisières

les services maritimes et les infrastructures portuaires

Le port de Québec constitue non seulement un atout pour l'économie de la ville de Québec mais aussi pour toute la région. Il est le seul port situé en eau profonde accessible à longueur d'année, en plus d'être celui qui est situé le plus profondément à l'intérieur du continent nord-américain.

Voir carte 24, Infrastructures de transport, p. 155.

Pour ces raisons, le port de Québec dispose d'un potentiel de développement considérable. Reflet de son histoire et de l'origine de son développement, le port offre à la région un accès direct au trafic international de marchandises par mer et, tout récemment, à celui de voyages de croisière. Il permet à l'économie de la région et de tout l'est du Québec de bénéficier d'infrastructures multimodales de transport performantes, faisant de ce site un levier indispensable à la diversification de l'économie et de l'emploi. Rappelons que la présence de nombreuses entreprises dans la région est justement due à l'existence d'activités portuaires et maritimes. En faisant ainsi partie intégrante de l'histoire de la ville, les activités portuaires et maritimes sont non seulement associées à son image distinctive mais surtout à son avenir.

Malgré les effets positifs de la présence de ces activités et infrastructures sur l'économie locale et régionale, les activités portuaires sont, pour l'environnement urbain adjacent, une source de contraintes qu'il est important de prendre en considération. Les activités portuaires représentent un défi important pour l'aménagement et le développement de la ville, étant donné leur emplacement à proximité immédiate de l'arrondissement historique de Québec, site du patrimoine mondial reconnu par l'UNESCO. Cette question prend également toute son importance, compte tenu de la mitoyenneté des installations industrielles et maritimes du port avec un fleuve aussi majestueux que l'environnement qui l'entoure. Le port et ses activités industrielles génèrent des contraintes, voire parfois des risques que la Ville doit prendre en considération. Le parti que prend la Ville en faveur de l'aménagement dans le cadre du PDAD exige que des gestes concrets soient posés à titre correctif et préventif en vue de soutenir adéquatement le développement de ce secteur d'activités.

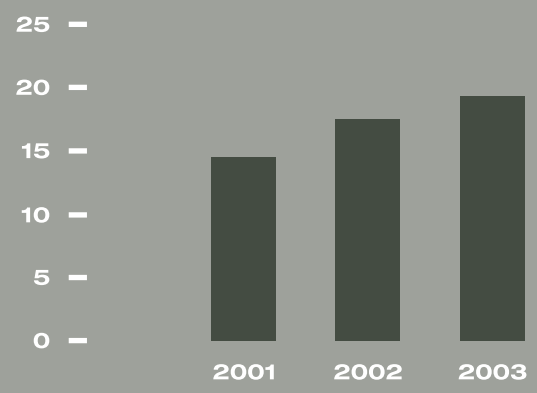
À l'égard du fleuve et de ses rives, la communauté régionale a investi depuis près de 40 ans des sommes considérables dans le projet collectif de dépollution des eaux usées. Parallèlement, les différents paliers de gouvernement ont déployé des efforts importants en vue de la restauration des plans d'eau et de leurs berges. Aujourd'hui, la population commence à récolter le fruit de ces investissements, notamment par un retour progressif au fleuve et à la pratique d'activités de contact avec l'eau. Dans cette perspective, il est incontournable de réexaminer l'aménagement de certaines parties du territoire avoisinant les installations portuaires.

L'Administration portuaire de Québec (APQ) a déposé en octobre 2002 un plan d'utilisation du sol dans lequel sont précisées ses orientations de développement. Certaines D'entre elles ne concordent pas avec les priorités et les objectifs municipaux d'aménagement privilégiés dans le Plan directeur du Vieux-Québec/Basse-Ville/Cap-Blanc. L'élaboration du PDAD est l'occasion toute désignée d'examiner la compatibilité de ces orientations avec le milieu d'insertion du port et de ses activités dans une perspective de développement durable, en procédant à un examen intégré du développement du port et des réalités qui l'entourent, avec l'ensemble des partenaires.

Graphique 1

Évolution du tonnage manutentionné au port de Québec

En millions de tonnes

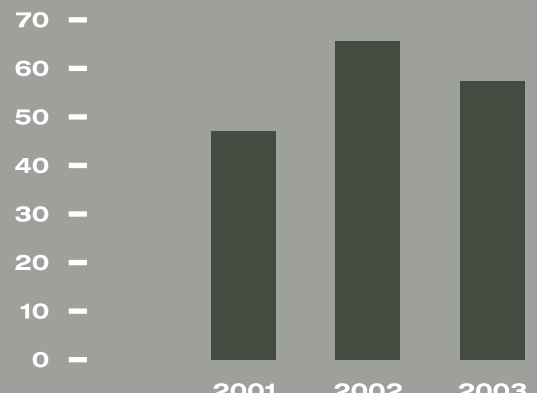


Source : Rapport annuel 2003, Port de Québec, juin 2004.

Graphique 2

Nombre total de passagers accueillis au port de Québec

En milliers



Source : Rapport annuel 2003, Port de Québec, juin 2004.

Se concerter pour définir un projet d'avenir

La Ville de Québec doit mettre en œuvre une politique d'aménagement favorisant un équilibre entre les espaces réservés exclusivement au port et ceux qui le sont à l'habitation, à l'emploi et au loisir. Cet équilibre doit également tenir compte des milieux sensibles qui contribuent aux caractéristiques uniques de la ville. L'enjeu d'aménagement et de développement du port est trop important pour ne privilégier qu'un scénario qui exclurait l'une ou l'autre de ces réalités évoquées plus haut. Si le port et les services maritimes exigent des conditions essentielles à leur développement, les secteurs touristiques, l'arrondissement historique de Québec et les milieux habités adjacents exigent quant à eux des conditions d'existence et de protection adéquates. Il faut que soit mentionnée dans le PDAD l'attention particulière que la Ville veut porter aux projets visant à modifier l'occupation du sol ou encore les profils d'utilisation des principales infrastructures routières et ferroviaires. De même, les projets de développement et de réaménagement urbains des secteurs jouxtant le centre-ville de Québec constituent des interventions dont il importe d'évaluer au préalable les impacts sur les activités du port.

Les équipements et infrastructures portuaires sont sous la juridiction de l'APQ qui doit exécuter son mandat et s'acquitter de ses responsabilités conformément à une loi adoptée par le gouvernement du Canada. Les terrains du port appartiennent à l'État fédéral. Cette situation limite pratiquement, voire empêche l'application des règlements municipaux d'urbanisme. Malgré cela, l'APQ et la Ville de Québec ont mis au point divers mécanismes (dont le Comité consultatif Port-Ville) qui rendent possible des consultations efficaces sur différents dossiers touchant le port mais également le développement de l'industrie maritime de la région. L'existence de ces mécanismes de consultation et leur utilisation régulière laissent présager des échanges profitables entre les responsables des organismes regroupés. Il importe pour le bénéfice de la région de faire appel à ces mécanismes pour résoudre les divergences susceptibles de survenir entre les orientations de la Ville et celles de l'APQ.

Anse-au-Foulon

Zone industrielle du Vieux-Port

La Ville doit énoncer des objectifs précis sur différents éléments touchant le développement du port et ses interfaces avec l'arrondissement historique de Québec, le réseau routier desservant cette partie du territoire, les secteurs touristiques du Vieux-Québec ainsi que les quartiers résidentiels et institutionnels adjacents. Étant donné ses responsabilités en matière de qualité de l'environnement et de la sécurité publique, la Ville entend également respecter des objectifs visant la qualité de l'air et de l'eau ainsi que la sécurité des biens et des personnes. Fidèle à ses engagements et au parti qu'elle prend en faveur de l'aménagement dans le PDAD, elle désire assurer la pérennité des fonctions récréotouristiques et de loisir présentes sur le territoire de l'ancienne ville de Beauport, de même qu'à l'anse Brown. Les propositions de réaménagement du boulevard Champlain présentées par la Commission de la capitale nationale offrent l'occasion de réexaminer les équipements, les infrastructures et le mobilier urbain mis en place au cours des dernières décennies dans le but d'améliorer la qualité de cette entrée de ville et des paysages qui lui sont associés.

Navigation sur le Saint-Laurent en hiver

Aéroport international Jean-Lesage

Héliport

les services aériens et les infrastructures aéroportuaires

L'aéroport de Québec a été construit en 1928 sur le plateau de Sainte-Foy dans un secteur correspondant plus ou moins aujourd'hui à l'emplacement du CHUL. Au moment de la Seconde Guerre mondiale, les installations aéroportuaires ont dû être déplacées vers le quartier Champigny de Sainte-Foy. Utilisées principalement par le ministère de la Défense nationale pour la formation des pilotes et les activités militaires, les infrastructures de l'aéroport permettaient en 1943 d'offrir des liaisons aériennes plus ou moins régulières vers Montréal, Mont-Joli et Sept-Îles. La guerre terminée et les installations aéroportuaires remises au Département des transports du Canada d'alors, l'aéroport se développe à des fins civiles. L'Aéroport de Québec en modernise régulièrement les infrastructures et les équipements et diversifie les services offerts à la population et aux entreprises. En novembre 2000, l'aéroport de Québec est rebaptisé aéroport international Jean-Lesage. Troisième aéroport en importance au Québec après les aéroports Pierre-Eliott-Trudeau et Mirabel, il se classe au 15e rang des aéroports canadiens. Le trafic passager s'élève en 2000 à plus de 650 000 passagers. L'aéroport abrite sept transporteurs offrant à leurs clientèles plus de 36 liaisons régulières quotidiennes vers 12 villes du Québec, de l'Ontario, de la Nouvelle-Écosse ainsi que vers des villes américaines, notamment Boston, Détroit et New York. En hiver, plus de 12 vols hebdomadaires sont offerts vers la Floride, le Sud et Paris. On dénombre sensiblement le même nombre de vols hebdomadaires durant la saison estivale.

Les propriétés de l'Aéroport de Québec totalisent plus de 700 hectares et ses installations sont situées en totalité dans l'arrondissement Laurentien, à l'exception des radiobalises qui, elles, le sont dans les arrondissements de Charlesbourg

Voir carte 24, Infrastructures de transport, p. 155.

et de Sainte-Foy–Sillery. L'aéroport accueille la base d'entretien et d'entraînement de la Direction du transport aérien du ministère des Transports du Québec.

Compte tenu de sa situation géographique, de l'importance de l'économie régionale et de la population desservie, l'aéroport joue un rôle fondamental non seulement dans le développement de la ville mais aussi pour celui des agglomérations situées plus à l'est de la province. Il constitue « un relais majeur avec Montréal, le reste du pays et les États-Unis et [...] demeure l'aéroport le plus rapproché offrant des vols d'affrètement internationaux par aéronefs gros porteurs [1] ». Il joue un rôle de premier plan pour les activités du secteur industriel, du commerce de gros et de détail, des administrations publiques et privées et du tourisme. Constituant l'un des piliers du développement actuel de la région de Québec, il sera appelé à jouer un rôle encore plus important dans l'avenir compte tenu des créneaux de développement privilégiés par les intervenants socioéconomiques.

Le plan stratégique de développement pour la période 2002-2006, adopté par l'Aéroport de Québec en 2002, énonce des propositions d'action regroupées sous cinq chefs : le développement des services aériens, le maintien de la santé financière de l'entreprise, l'amélioration des installations aéroportuaires et d'opération, l'accroissement de la contribution à l'essor économique de la région et le développement des ressources humaines de l'entreprise. Le plan directeur de 1986, toujours en vigueur, établit les lignes directrices de développement des infrastructures et des services offerts. Il contient également un plan général d'utilisation des sols illustrant les usages envisagés sur chacun des terrains relevant de l'Aéroport de Québec.

Cette administration s'est engagée à élaborer d'ici 2005 un nouveau plan directeur. Les conclusions de cet exercice pourraient influencer la nature et l'envergure des interventions à réaliser pour atteindre les objectifs poursuivis. Par exemple, le choix de l'aéronef cible devant être accueilli à l'aéroport au cours des prochaines années pourrait avoir des conséquences sur les installations et infrastructures existantes et prévues.

La présence et l'exploitation de cet équipement ont des impacts sur les milieux habités et sur l'environnement naturel

1. Aéroport de Québec – Plan directeur préliminaire, Aéroport de Québec, 1986.

immédiat. L'Aéroport de Québec a toujours manifesté une préoccupation à l'égard des phénomènes de pollution sonore et des eaux de surface. En 2003, elle a mis en place deux sites de dépôt de neige conformes à la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Les études de climat sonore effectuées en 1996 confirment que des zones résidentielles situées dans le secteur de l'aéroport sont exposées à des niveaux sonores non recommandés pour des zones d'habitation. Si aucune zone résidentielle ne se situe aujourd'hui sous des courbes d'exposition sonore supérieures à 30 NEF [1], il en va autrement des milieux développés au cours des trente dernières années. En effet, plus de 3 000 logements sur le territoire de l'ex-municipalité de L'Ancienne-Lorette seraient exposés à des niveaux sonores supérieurs à 30 NEF.

Aéroport international Jean-Lesage

1. Ces courbes représentent l'exposition sonore (dosage) d'une période de 24 heures des activités d'un aéroport dont l'achalandage du trafic est représentatif d'une journée très occupée de l'année sans toutefois être la journée la plus occupée. Le calcul du NEF comprend : le nombre et le type d'avions qui desservent l'aéroport, le profil d'utilisation des pistes, le profil jour-nuit des activités et une base de données décrivant le bruit émis par chaque type d'avion en fonction de la distance. Le programme NEF utilise des données acoustiques en unités réelles perçues en décibels (EPNdb) et incorpore une pénalité de 10db aux mouvements d'avions prévus entre 22 h 00 et 6 h 59. Tiré de : Étude de bruit 1996 - Aéroport international Jean-Lesage, Transport Canada.

Le PDAD sera un cadre de référence favorisant le maintien et le développement des activités aéroportuaires et des services aériens, tout en assurant leur compatibilité avec les milieux habités adjacents. En parallèle, la Ville doit faire preuve de prudence en s'assurant que les espaces adjacents aux installations aéroportuaires ne sont pas consacrés à des usages incompatibles avec la sécurité des biens et des personnes ni aux mouvements des aéronefs.

Les autorités de l'aéroport exercent leur mandat et leurs responsabilités dans le cadre d'une loi du Parlement canadien. De plus, les terrains de l'aéroport appartiennent à l'État fédéral. Cette situation limite, voire rend impossible, l'application des règlements locaux qui régissent l'urbanisme. Cependant, en vertu des politiques canadiennes, les administrateurs des infrastructures aéroportuaires ont l'obligation de tenir compte des exercices municipaux de planification et de contrôle de l'utilisation du sol. D'ailleurs, les autorités de l'aéroport et la Ville ont développé, grâce à leurs mécanismes d'information et de consultation, une collaboration qui profite à tous.

D'après les informations contenues dans le Plan directeur de 1986, l'aéroport disposerait des espaces nécessaires pour répondre à ses besoins actuels et futurs. Comme les préoccupations formulées dans le Plan d'urbanisme de Sainte-Foy, l'exploitation d'espaces disponibles à des fins industrielles sur le territoire de l'aéroport doit encore aujourd'hui être examinée. Certains types d'entreprises commerciales et industrielles qui s'installeraient sur ces terrains tireraient avantage de la proximité des installations et services de l'aéroport. Par contre, il ne faudrait pas que les usages industriels nuisent à la qualité de vie des résidants demeurant à l'est de la route de l'Aéroport.

Des terrains de l'aéroport, notamment ceux situés entre l'aérogare et la route de l'Aéroport, présentent des attraits pour certaines entreprises. La Ville désire que le développement industriel se fasse aux endroits qui offrent les meilleurs emplacements possibles, et ce, au moindre coût. Il est important de déterminer les types d'entreprises industrielles et de services spécialisés qui répondent aux orientations privilégiées par la Ville.

Jusqu'à très récemment, la région de Québec a éprouvé des problèmes associés à la présence de services commerciaux aériens offerts à l'extérieur du périmètre de l'aéroport. Les débats entourant l'installation d'héliports dans le Vieux-Québec et l'existence d'un hydroport sur le lac Saint-Augustin l'ont encore rappelé. L'implantation de services aériens de ce genre fait assez régulièrement l'objet de demandes auprès de la Ville.

Vieux-Port de Québec

Convoi de marchandises

le transport multimodal de marchandises

Le transport de marchandises à Québec se situe dans un environnement économique très compétitif, stimulé par le secteur privé qui cherche le mode de transport le plus efficace au moindre coût. Il évolue également dans un contexte ayant en toile de fond la globalisation des marchés, la restructuration de l'économie québécoise (tertiarisation, développement de la haute technologie), la déréglementation dans le domaine du transport et les nouvelles pratiques de livraison plus rapides qu'autrefois, basées sur la production et la distribution « juste à temps ».

Ces changements structurels et logistiques ont conduit les entreprises à s'approvisionner en moins grande quantité à la fois et, par conséquent, à le faire plus fréquemment. Ils ont favorisé le transport routier, qui offre davantage de flexibilité, au détriment du transport ferroviaire. L'élimination de plusieurs lignes ferroviaires dans le centre-ville et au nord de la ville ainsi que la cession par les grands transporteurs de lignes non rentables à des compagnies de chemin de fer d'intérêt local (CFIL), aux capacités financières et d'investissement limitées, ont aussi fragilisé le complexe ferroviaire de la région.

Au fil des années, le rail s'est vu confiné à certains marchés de longue distance où il demeure compétitif, alors que le camionnage, en plus de s'approprier les marchés plus rapprochés, fait des percées importantes dans le transport de longue distance. Cela se traduit par un nombre grandissant de camions lourds sur les routes qui aggravent les problèmes de congestion, de sécurité et de dégradation des infrastructures. Ces camions sont aussi source de nuisances en raison de la pollution et du bruit qu'ils engendrent, en plus de mal s'intégrer au milieu urbain.

Le champ d'intervention municipal en matière de transport des marchandises est très restreint, car plusieurs grands équipements sont de compétence fédérale (le réseau ferroviaire, le port de Québec et l'aéroport international Jean-Lesage) ou provinciale (les chemins de fer d'intérêt local). Les municipalités du Québec n'ont pas non plus le plein pouvoir de réglementer la circulation lourde sur les rues qui relèvent de leur compétence. En effet, aux termes du *Code de la sécurité routière*, tout règlement municipal visant à encadrer la circulation lourde doit, avant d'entrer en vigueur, être approuvé par le ministère des Transports du Québec.

Il existe quatre modes de transport de marchandises : routier, ferroviaire, maritime et aérien. En 1997, le volume total de marchandises transportées au Québec atteignait 226 millions de tonnes, soit 47 % par transport maritime, 29 % par transport routier, 23 % par voie ferroviaire et 1 % par transport aérien.

Le transport par camion

Le camionnage domine le trafic intraprovincial des marchandises : il détient près de 90 % du marché. C'est le seul secteur du transport des marchandises qui enregistre une forte hausse dans la région de Québec, hausse principalement due à l'augmentation prévue des activités de commerce de gros et de détail. En 2000, on dénombrait plus de 5 500 camions circulant chaque jour dans l'agglomération de Québec, dont 40 % en transit comparativement à 25 % dans la région de Montréal. Les véhicules lourds pénétrant dans l'agglomération sont de faible gabarit, tandis que 80 % des véhicules lourds en transit sont de gros gabarit (cinq essieux), exerçant par le fait même une pression continue sur les infrastructures.

Voir carte 24, Infrastructures de transport, p. 155.

Porte conteneurs

Camionnage au port

Par ailleurs, l'harmonisation de la réglementation nord-américaine portant sur les camions lourds s'est traduite par une augmentation des charges et dimensions des véhicules autorisés à circuler sur les chemins publics. Cette augmentation a de nombreuses conséquences pour les municipalités dont voici quelques exemples.

- Des camions plus longs nécessitent, dans certains cas, l'allongement des zones de débarcadère, ce qui enlève des espaces de stationnement pour les résidants ou les visiteurs.
- La géométrie des rues ou des intersections n'est plus d'un dimensionnement suffisant pour permettre le virage de certains camions semi-remorques ou de type train-routier pouvant atteindre une longueur de 35 m. Il a donc fallu réaménager l'accès aux parcs industriels François-Leclerc et Armand-Viau.
- L'augmentation des charges des camions entraîne une détérioration rapide des infrastructures.
- La circulation de camions de plus en plus gros augmente le sentiment d'insécurité sur les routes chez les automobilistes et au sein de la population en milieu urbain.
- L'utilisation du frein moteur des camions est une source de bruit. De nombreux résidants s'en plaignent.

Le transport maritime

Le transport maritime s'effectue à partir du port de Québec divisé, tant géographiquement que fonctionnellement, en trois secteurs distincts : Beauport, l'estuaire et l'anse au Foulon (en excluant la rive sud). Lieu de passage, le

Voir carte 24, Infrastructures de transport, p. 155.

port de Québec assure les liaisons intermodales entre les modes de transport maritime et terrestre. La préservation des accès terrestres au port par un réseau ferroviaire étendu et un réseau routier fonctionnel, notamment dans l'axe boulevard Champlain/rue Dalhousie/rue Saint-André/ rue Abraham-Martin et le boulevard Henri-Bourassa, est donc vitale pour les activités du port. Le mode de transport maritime est le moins coûteux à la tonne et est particulièrement adapté à l'expédition de grandes quantités de marchandises lourdes (pétrole, minerais, produits conteneurisés). Le volume annuel de marchandises manutentionnées au port se maintient depuis plusieurs années à 17 millions de tonnes en moyenne.

Le transport ferroviaire

Le transport ferroviaire dans l'agglomération de Québec est sous-utilisé : le volume moyen annuel de marchandises transportées a été de 36 000 wagons entre 1991 et 1994. Depuis 1981, en raison de la forte concurrence exercée par les entreprises de camionnage, le trafic ferroviaire a chuté de 30 % sur le marché intraquébécois, alors qu'il a augmenté de plus de 50 % sur le marché international. Il y a quatre compagnies ferroviaires sur la rive nord, la plus importante étant le Canadien National (CN). Le port génère environ 50 % du trafic ferroviaire de la rive nord, d'où l'importance de ce mode de transport pour la vitalité du port, et réciproquement.

Le volume actuel de marchandises transportées par le rail ne représente en moyenne que 120 wagons par jour, alors que la capacité quotidienne est de 9 000 wagons. Les trains vont principalement au port de Québec, aux cours de triage de Limoilou et Henri IV ainsi qu'au parc industriel François-Leclerc. Selon le CN, l'utilisation ferroviaire du pont de Québec serait faible comparativement à son utilisation routière. Outre la vive concurrence des camions, la sous-utilisation du rail est peut-être due à un réseau incomplet qui ne dessert ni le nord de la ville ni la Haute-Ville. Le transport ferroviaire comporte également des coûts élevés d'exploitation liés à l'entretien et aux obligations en matière de sécurité, que les expéditeurs n'ont pas à assumer lorsqu'ils utilisent le transport routier.

Le transport aérien

Le transport aérien de marchandises à l'aéroport international Jean-Lesage reste une activité marginale par rapport au transport de passagers. Malgré les investissements récents fait pour améliorer les installations, cette activité est en décroissance, tout comme l'a été le transport de passagers entre 1989 et 1997 qui a alors subi une baisse de l'ordre de 28 %.

Le transport de marchandises dans la région de Québec, comme du reste le transport de passagers, repose de plus en plus sur l'utilisation du réseau routier et autoroutier. Le camionnage, un marché très atomisé à la suite de la déréglementation, occupe aujourd'hui une part grandissante du transport de marchandises, ce qui entraîne la sous-utilisation des autres grands équipements ou infrastructures de transport, particulièrement le réseau ferroviaire.

Sur le plan environnemental, le camionnage est de loin le mode de transport le plus polluant. En 1994, il était la source de 75 % de la consommation d'énergie pour le transport de marchandises au Québec (tous modes confondus), contre seulement 4 % pour le secteur ferroviaire. De plus, la demande énergétique des camions augmente de 4,6 % par année depuis 1990, presque trois fois plus rapidement que la demande totale en énergie (1,6 % par an). Enfin, les accidents mortels impliquant des camions lourds sont presque trois fois plus nombreux que la moyenne générale.

Les défis à relever sont nombreux en matière de transport de marchandises :

> Préserver l'accessibilité au port de Québec par des réseaux ferroviaires et routiers fonctionnels afin de maintenir le transport maritime compétitif par rapport au camionnage. D'éventuels travaux de réaménagement du boulevard Champlain ou visant à redonner l'accès au fleuve devront en tenir compte;

> Consolider et développer le transport ferroviaire des marchandises et accroître l'intermodalité entre la route et le rail;

> Éviter l'éparpillement des parcs industriels et entrepôts dans la région en favorisant leur implantation le long des grands axes routiers pour éviter la circulation des camions lourds dans les secteurs résidentiels;

> Augmenter l'utilisation des voies ferrées pour le transport de marchandises dans la région, dans la mesure où les conditions pour le faire sont meilleures ou que les gouvernements adoptent des lois favorisant ce mode de transport;

> Implanter les nouvelles activités industrielles ou commerciales exigeant la circulation de véhicules lourds à vocation intraprovinciale à des endroits pouvant être desservis par le transport ferroviaire.

LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

La santé économique de la ville de Québec repose sur la vitalité de tous les secteurs de son économie. L'offre commerciale est étonnamment variée et importante pour une ville de cette taille. Ces dernières années, l'arrivée des grandes surfaces et des mégacentres en périphérie a contribué au changement des habitudes de consommation. Au même moment, des petits centres commerciaux de quartier et certaines artères commerciales traditionnelles se sont vidés alors que leur présence et leur vitalité sont essentielles à la consolidation du centre-ville. Québec est aussi une ville de services, en raison notamment de la forte présence de l'administration publique provinciale. De plus, le secteur tertiaire se diversifie, notamment grâce aux entreprises liées à l'industrie du savoir et de la haute technologie qui viennent s'y implanter. La vigueur de l'économie dans ce secteur est confirmée par l'occupation à la hausse des espaces à bureaux. L'administration municipale encourage l'implantation d'espaces à bureaux du gouvernement dans des secteurs à consolider, reconstruire ou revitaliser. Quant au secteur manufacturier, bien que moins bien représenté, il a profité lui aussi d'une conjoncture économique favorable. En effet, les 26 zones et parcs industriels sont occupés à 80 % depuis que des centres de distribution et des entreprises de transport s'y sont installés. La croissance économique s'observe également dans l'industrie touristique : les hôtels enregistrent une hausse constante de clientèle. Mais on peut encore attirer davantage de touristes et allonger la durée de leur séjour en mettant en valeur les équipements et le capital naturel à fort potentiel comme le littoral fluvial, le corridor de la rivière Saint-Charles et la zone agroforestière.

Voir carte 25, Répartition des secteurs d'emploi.

Boulevard Sainte-Anne

Carrefour Charlesbourg

le commerce au détail

La structure commerciale de la ville est très diversifiée grâce aux artères commerciales, aux centres commerciaux (de voisinage, de quartier, locaux, régionaux et suprarégionaux) et aux mégacentres regroupant des magasins à grande surface[1]. Les 123 artères commerciales de la ville comptent pas moins de 6 000 places d'affaires tandis que les 87 centres commerciaux en comptent 2 600. De plus, les 4 mégacentres situés sur le territoire regroupent le tiers des 60 magasins à grande surface[2]. Aux fins du PDAD, les activités commerciales comprennent également les services personnels de toutes sortes généralement implantés sur les artères commerciales, dans les centres commerciaux ou dans des immeubles à bureaux.

Voir carte 26, Structure commerciale.

Le territoire de la ville de Québec comporte un nombre important de commerces de détail, supérieur à ce que l'on pourrait normalement attendre d'une ville de 510 000 habitants. Plusieurs commerces et centres commerciaux exercent une forte attraction sur la clientèle des villes et des MRC limitrophes ainsi que sur celle de tout l'est du Québec. L'important volume de touristes visitant la ville contribue également à l'achalandage des commerces (au centre-ville et dans les centres commerciaux), puisque le magasinage figure parmi les plus importantes activités pratiquées par les touristes à Québec[3].

Des mégacentres regroupant des magasins à grande surface ont rapidement fait leur apparition depuis la fin des années 1990. Leurs caractéristiques et leur emplacement aux abords des grands axes routiers les rendent attrayants pour une clientèle généralement de plus en plus mobile. La venue de ces mégacentres a grandement contribué à modifier l'offre commerciale dans la ville[4].

La plupart des 87 centres commerciaux recensés dans la ville sont des centres de voisinage qui comptent moins de 14 magasins. Plusieurs d'entre eux ont subi des baisses d'achalandage au cours des dernières années, notamment à cause du développement des centres commerciaux de plus grand taille et la venue des grandes surfaces. Ces petits centres sont appelés à fermer leurs portes, à être utilisés à d'autres fins ou encore à être réaménagés aux modes du jour prévalant dans le commerce de détail.

Plusieurs artères commerciales de la ville ont été revitalisées au cours des dernières années. Elles enregistrent un achalandage qui n'a rien à envier aux grands centres commerciaux et qui en font des lieux d'animation urbaine pour tout un quartier. Par contre, d'autres subissent un déclin quant au nombre et à la diversité des commerces qui y sont établis. De plus, les infrastructures et les aménagements urbains de ces artères sont parfois déficients. Ce déclin a des impacts importants sur la qualité de l'environnement urbain et sur le dynamisme de certains quartiers.

La Ville de Québec a posé des gestes importants à l'égard de la structure du commerce de détail sur son territoire. Elle a adopté en juin 2003 un règlement sur le contrôle intérimaire relativement aux établissements de vente au détail d'une superficie de plancher supérieure à 4 000 m^2. Ce règlement autorise *de facto* la construction de magasins à grande surface dans quatre mégacentres et 10 des centres commerciaux existants. En juillet de la même année, elle a également adopté

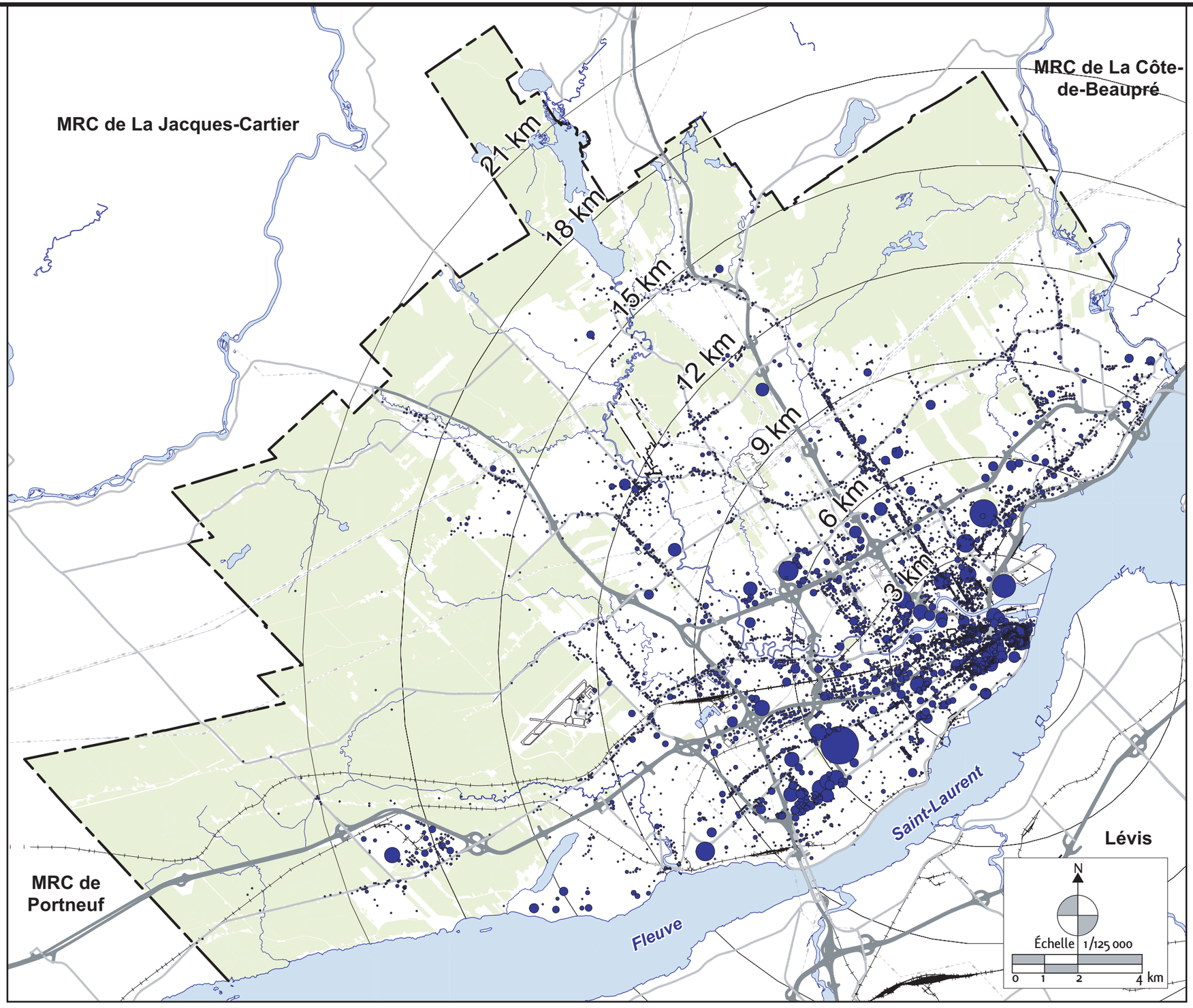
1. Les magasins à grande surface sont ceux de plus de 4 000 m^2, selon les termes du *Règlement de contrôle intérimaire* adopté par la Ville en juin 2003 (R.V.Q.290).

2. Les autres sont situés à l'intérieur des centres commerciaux (p. ex. Zellers, Sears et LaBaie) ou dans des sites propres (p. ex. Canadian Tire, Reno-Dépôt et Canac-Marquis).

3. Source : Office du tourisme et des congrès de Québec, Plan de développement marketing 2004, annexes.

4. Les consommateurs ont généralement un préjugé favorable à l'égard des mégacentres. Ils s'attendent à y payer moins cher les produits puisque, contrairement aux centres commerciaux, les magasins ont moins de frais communs à assumer.

25 Répartition des secteurs d'emploi



Superficie des locaux (m²)

- 30 000
- 150 000
- 300 000

VILLE DE QUÉBEC

Structure commerciale 26

MRC de La Jacques-Cartier

MRC de La Côte-de-Beaupré

MRC de Portneuf

Lévis

Fleuve Saint-Laurent

- Centre commercial (20 000 m² et plus)
- Zone commerciale
- Mégacentre
- Artère traditionnelle prioritaire

1 Route 138
2 Rue Saint-Félix
3 Chemin Sainte-Foy (Sainte-Foy–Sillery)
4 Rue Notre-Dame (Laurentien)
5 Boulevards Pie-XI Nord et Sud
6 Rue Racine
7 Boulevard Bastien
8 Boulevard du Jardin
9 1re Avenue (Charlesbourg)
10 1re Avenue (Limoilou)
11 Boulevard Masson
12 Boulevard du Père-Lelièvre
13 Avenue Myrand
14 Chemin Sainte-Foy (La Cité)
15 Rue Saint-Vallier Ouest
16 Rue Saint-Joseph Est
17 Rue Saint-Jean
18 3e Avenue
19 Boulevard des Capucins
20 Chemin de la Canardière
21 Avenue Royale
22 Boulevard Sainte-Anne

N

Échelle 1/125 000

0 1 2 4 km

VILLE DE QUÉBEC

Mégacentre à Lebourgneuf

Avenue Maguire

Promenade Beauport

la Politique d'intervention sur les artères commerciales qui vise à établir les priorités d'action et le cadre d'analyse en matière de revitalisation. Dans le PDAD, 22 artères sont identifiées comme prioritaires sur le territoire de la ville. Le tableau ci-après indique les principales données au sujet de ces artères.

Voir carte 26, Structure commerciale.

Tableau 10

Artères commerciales identifiées comme prioritaires par la Ville de Québec

Arrondissement	Artère	Longueur du tronçon commercial (en km)	Nombre de locaux commerciaux en 2003	Proportion de locaux commerciaux vacants (2003)
La Cité (1)	Saint-Joseph Est, Rue	1,1	485	32 %
	Sainte-Foy, Chemin (Saint-Sacrement)	0,9	147	12 %
	Saint-Jean, Rue (*intra-muros*)	0,6	253	15 %
	Saint-Vallier Ouest, Rue	1,9	266	16 %
Les Rivières (2)	Bastien, Boulevard	1,4	104	10 %
	Masson, Boulevard	1,3	127	17 %
	Père-Lelièvre, Boulevard	5,1	199	12 %
Sainte-Foy–Sillery (3)	Myrand, Avenue	0,8	58	16 %
	Sainte-Foy, Chemin (Vieux-Sainte-Foy)	0,7	59	10 %
Charlesbourg (4)	Jardin, Boulevard du	3,0	178	19 %
	1re Avenue (Saint-Rodrigue)	3,3	181	22 %
Beauport (5)	Royale, Avenue	7,5	281	17 %
	Sainte-Anne, Boulevard	6,6	287	17 %
Limoilou (6)	1re Avenue (Limoilou)	2,9	160	16 %
	3e Avenue	1,5	218	11 %
	Canardière, Chemin de la	2,7	272	17 %
	Capucins, Boulevard des	0,8	47	26 %
La Haute-Saint-Charles (7)	Racine, Rue	1,6	136	22 %
Laurentien (8)	Route 138 (quartier Saint-Augustin)	1,5	54	24 %
	Saint-Félix, Rue	1,2	42	17 %
	Notre-Dame, Rue	3,0	179	13 %
	Pie-XI, Boulevard	7,3	193	9 %

Source : Service du développement économique, Ville de Québec, 2003.

D'autres indicateurs[1] de vitalité économique sont utilisés afin d'établir les priorités d'intervention de la Ville et encadrer la distribution des fonds prévus dans la Politique de soutien aux associations de gens d'affaires.

Centres d'achat de Sainte-Foy

Place FLeur de Lys

La multiplication des nouvelles formes de commerce, dont les mégacentres et les magasins à grande surface, dans toutes les zones commerciales de la périphérie risque de rompre l'équilibre de l'offre commerciale dans la ville. En déterminant les usages et les densités, la Ville peut influencer le marché immobilier et tenter de préserver un équilibre entre les différents types de commerce (artère commerciale, centre commercial et mégacentre). Elle doit pour ce faire tenir compte des goûts des consommateurs et de la concurrence métropolitaine qui s'exerce à l'égard de l'implantation des commerces de détail.

Les mégacentres et les magasins à grande surface requièrent de grandes superficies de terrain pour le magasin lui-même, les quais de livraison et le stationnement destiné à la clientèle et aux employés. Or, ces superficies sont plutôt rares dans l'aire urbaine centrale. Les mégacentres doivent donc s'établir dans les secteurs périphériques, ce qui les rend accessibles uniquement par automobile, et leur desserte par le transport en commun est actuellement difficilement envisageable.

Le maintien et la consolidation d'un noyau regroupant des commerces de première nécessité et des services courants au sein des quartiers de la ville constituent des enjeux de taille. Les choix d'aménagement, de développement et d'animation de la Ville vont dans le sens d'un renforcement des quartiers où les citoyens devraient notamment trouver les biens et services courants. Les noyaux des quartiers comprendraient également des services publics, institutionnels, communautaires et des lieux d'activités culturelles. Comme on ne pourra vraisemblablement pas retrouver sur les artères commerciales tous les types de commerce, certaines auront avantage à explorer des créneaux spécialisés.

Compte tenu de l'évolution constante du commerce de détail et des habitudes de consommation, certains tronçons d'artères commerciales ou de boulevards urbains ne constitueront plus des emplacements commerciaux privilégiés. La Ville devra alors s'interroger sur la vocation de ces tronçons.

1. Ces indicateurs ont trait à l'aspect général, au nombre de commerces, à la densité commerciale, au taux de terrains vacants et à l'évaluation foncière.

Centre d'affaires de Saint-Roch

Colline parlementaire

les services

La région métropolitaine de Québec en général et la ville de Québec en particulier se distinguent par la forte tertiarisation[1] de leur économie. Le secteur des services représente 88,3 % des emplois dans la ville, comparativement à 73,7 % dans l'ensemble du Québec. L'administration publique occupe quant à elle une part de l'emploi plus de deux fois supérieure à la moyenne québécoise (14,8 % contre 5,8 %).

La diversification de l'économie de la capitale prend graduellement forme. Le tertiaire moteur, qui comprend, entre autres, les services aux entreprises à forte valeur ajoutée et les activités de recherche et de développement, représentait en 2001 environ 19 % des emplois dans la ville. Ce chiffre correspond à la moyenne québécoise (20 %), mais il est encore inférieur à la moyenne montréalaise (25 %)[2]. Québec compte aujourd'hui une centaine de centres de recherche réunissant près de 6 000 chercheurs, ainsi que plus de 500 entreprises de haute technologie embauchant près de 23 000 personnes. Ces centres de recherche et entreprises sont répartis un peu partout sur le territoire, mais il y a des concentrations sur le campus de l'Université Laval, le campus de haute technologie de Saint-Augustin, le parc technologique du Québec-Métropolitain et le Centre national des nouvelles technologies de Québec dans le quartier Saint-Roch.

Voir carte 27, Tertiaire moteur.

La forte proportion du secteur tertiaire – et dans celui-ci des activités liées à l'administration publique, aux services et aux finances – dans l'économie de la ville se traduit par une demande appréciable d'espaces à bureaux. Ces espaces sont plutôt concentrés à certains endroits du territoire, comme l'indique le tableau qui suit.

Tableau 11

Les édifices à bureaux de plus de 1 000 m^2

Au 1er janvier 2003

Secteur[1]	Nombre d'immeubles	%	Superficie locative des immeubles (en m^2)	%	Taux d'inoccupation (%)
1 – Québec Haute-Ville	62	25,5	737 858	39,7	3,7
2 – Québec Basse-Ville	62	25,5	400 869	21,6	13,3
Total partiel – Québec	**124**	**51,0**	**1 138 727**	**61,3**	**7,1**
3 - Sainte-Foy Haute-Ville	46	18,9	372 005	20,0	8,5
4 - Sainte-Foy Basse-Ville	31	12,8	108 035	5,8	14,5
5 - Lebourgneuf-Charlesbourg-Beauport	42	17,3	240 128	12,9	7,0
Total partiel – périphérie	**119**	**49,0**	**720 168**	**38,7**	**8,9**
TOTAL	**243**	**100**	**1 858 895**	**100**	**8,1**

Source : Les services immobiliers Racine Larochelle et Associés, mars 2003.

1. Les secteurs identifiés correspondent au découpage de Racine Larochelle et Associés et non aux arrondissements ou aux quartiers de la ville. Le secteur Québec Haute-Ville comprend cette partie de l'arrondissement de La Cité et le quartier Sillery de l'arrondissement Sainte-Foy–Sillery. Le secteur Québec Basse-Ville comprend cette partie de La Cité, Limoilou et une partie de l'arrondissement des Rivières. Saint-Foy Haute-Ville correspond à la partie Sainte-Foy de l'arrondissement Sainte-Foy–Sillery. Le secteur Sainte-Foy Basse-Ville comprend une partie des arrondissements Laurentien et des Rivières. Le secteur Lebourgneuf-Charlesbourg-Beauport comprend une partie des arrondissements des Rivières, de Charlesbourg et de Beauport.

1. Le tertiaire se subdivise en trois sous-secteurs économiques : le ***tertiaire moteur*** qui regroupe notamment les télécommunications, l'énergie électrique, la finance et certains services aux entreprises; le ***tertiaire traditionnel*** qui comprend, outre le transport, les commerces, la restauration et l'hôtellerie; le ***tertiaire non commercial*** qui regroupe essentiellement les services d'enseignement, les services de santé et sociaux et les administrations publiques.

2. Les chiffres mentionnés représentent une approximation basée sur le nombre d'emplois dans les sous-secteurs d'activités reliés au tertiaire moteur. Les données disponibles ne sont pas suffisamment désagrégées pour isoler précisément la part des emplois dans les entreprises exclusivement liées au tertiaire moteur.

Boulevard Lebourgneuf

Centre majeur d'activités de Sainte-Foy

Les secteurs Québec Haute-Ville, Québec Basse-Ville et Sainte-Foy Haute-Ville comptent plus de 80 % des espaces à bureaux. Viennent ensuite les secteurs Lebourgneuf-Charlesbourg- Beauport[1] et Sainte-Foy Basse-Ville. Il est à noter que plusieurs espaces à bureaux sont situés dans les zones et parcs industriels situés principalement dans les secteurs de Sainte-Foy Basse-Ville (le parc technologique du Québec-Métropolitain) et Lebourgneuf-Charlesbourg-Beauport (dans les limites du parc industriel et d'affaires Lebourgneuf). La tertiarisation de l'économie de Québec touche également les zones et parcs industriels où des entreprises de services, des centres de recherche et des bureaux administratifs ont pignon sur rue.

Au cours des dernières années, le taux d'inoccupation des bureaux a progressivement chuté dans l'ensemble des secteurs. C'est le secteur Québec Basse-Ville qui a enregistré la baisse la plus spectaculaire (de 35 % en 1999 à 13 % en 2003[2]), principalement grâce aux efforts de revitalisation entrepris par la Ville dans ce secteur, à la création du Centre national des nouvelles technologies de Québec (CNNTQ) et à l'implantation d'institutions publiques et de compagnies privées. La baisse généralisée du taux d'inoccupation entraîne actuellement la construction de nombreux espaces, principalement dans les secteurs Québec Basse-Ville et Sainte-Foy Haute-Ville. Le secteur Québec Haute-Ville enregistre actuellement une pénurie d'espaces disponibles pour des locations de grandes superficies.

La Société immobilière du Québec (SIQ) demeure un acteur majeur de l'immobilier dans la ville. Elle y possède ou y loue près d'un million de mètres carrés[3] d'espace pour les besoins du gouvernement du Québec, de ses ministères et de ses institutions[4]. La SIQ possède 350 000 m^2 d'espace à bureaux dans la ville, soit près de 20 % du parc immobilier de bureaux de 1 000 m^2 et plus.

Compte tenu de la rareté des espaces à bureaux dans le secteur Québec Haute-Ville, du caractère structurant de l'implantation de ces espaces dans la ville et des besoins de certains ministères gouvernementaux, les décisions relatives à l'emplacement auront un grand impact sur l'aménagement et le transport urbains. Voici à ce sujet un passage tiré du texte décrivant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la CMQ :

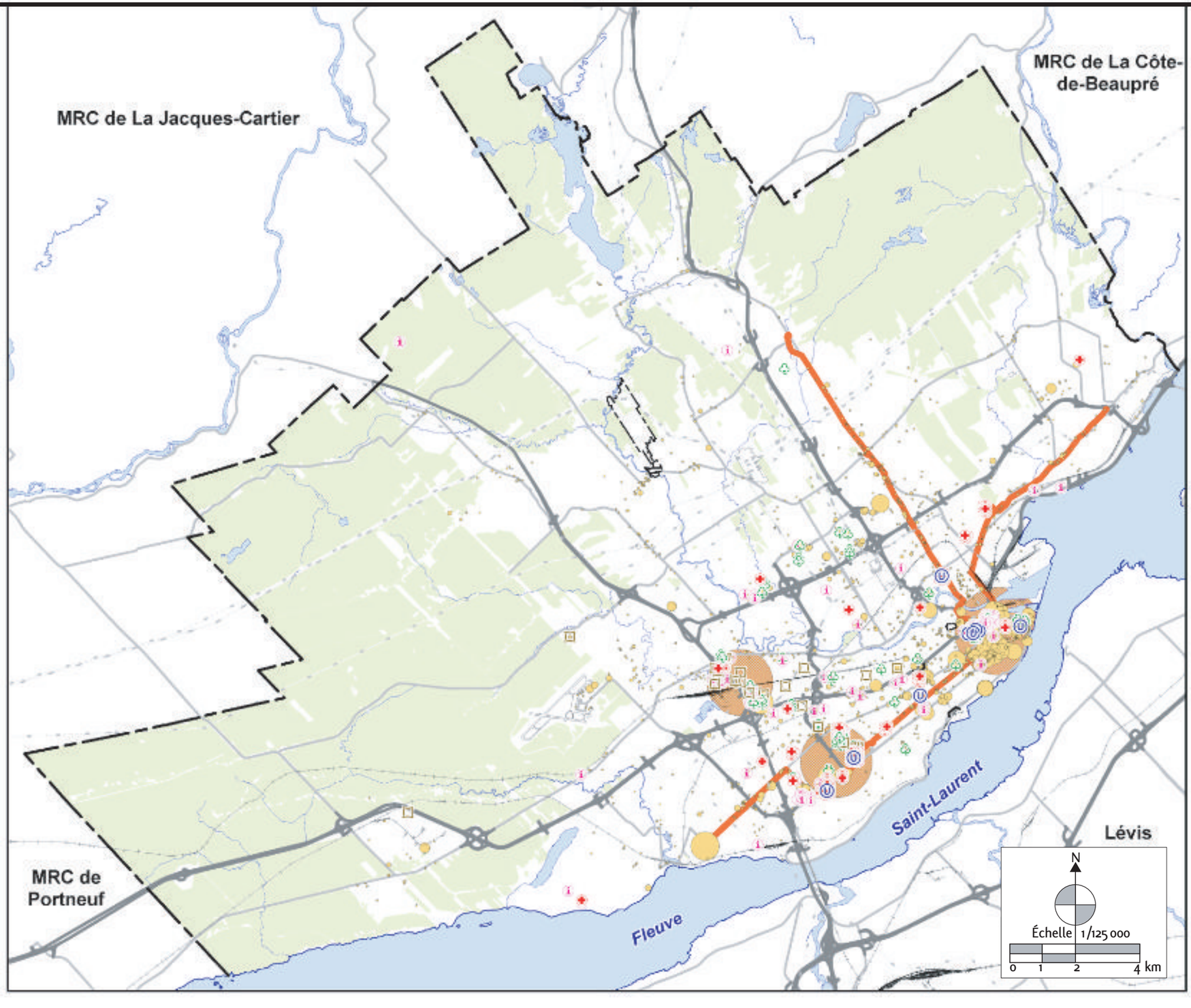
« La Commission de la capitale nationale collaborera avec la Société immobilière du Québec, les ministères et les élus municipaux à dégager une vision commune des interventions à venir dans le développement et l'aménagement du parc immobilier gouvernemental dans la capitale[5]. »

Il est également indiqué dans le texte que la construction ou l'emplacement de bureaux du gouvernement pourrait servir à reconstruire, restructurer ou renforcer certaines parties du territoire, dont la colline Parlementaire, le secteur D'Estimauville, le secteur Lebourgneuf-Charlesbourg ainsi que le corridor est-ouest de transport en commun du Métrobus, de Pointe-Sainte-Foy à D'Estimauville.

Un des enjeux majeurs liés à la présence du gouvernement a trait évidemment au maintien des centres de décision (cabinets des ministres, bureaux des sous-ministres, bureaux de direction des institutions de l'État, etc.) dans la ville de Québec. La réduction de la taille de l'État et du nombre d'organismes sous sa gouverne annoncée dans le cadre de la réingénérie du gouvernement du Québec pourrait éventuellement entraîner une diminution du nombre de centres de décision à Québec et un déplacement de ceux-ci vers Montréal et les régions. La Ville de Québec doit veiller à ce que les centres de décision et une part importante des effectifs gouvernementaux demeurent à Québec.

1. La partie Lebourgneuf-Charlesbourg compte plus de 60 % des espaces de ce secteur.
2. Source : Mark Bender et Associés, 2004.
3. La SIQ possède 547 000 m^2 dans la ville de Québec et loue 434 563 m^2 à des propriétaires privés, soit respectivement 56 % et 44 % des superficies qu'elle gère pour le compte du gouvernement. À l'échelle du Québec, la SIQ loue 65 % des espaces à bureaux qu'elle gère (source : Rapport annuel 2002-2003).
4. La SIQ loge l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux, à l'exception des réseaux de la santé et de l'éducation.
5. P.12.

Tertiaire moteur 27



Surface de bureau (m²)

90 000
45 000
9 000

Enseignement universitaire

Ligne Métrobus

Zone de concentration des centres de recherche

Principaux centres de recherche et de développement

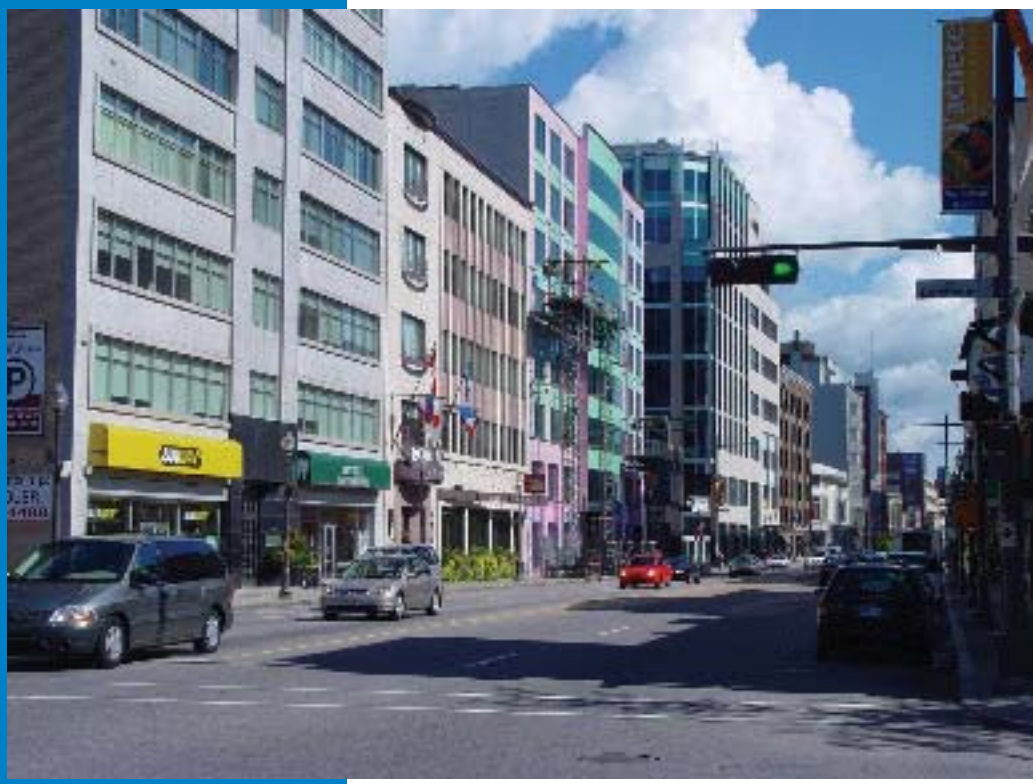
- Biomédical (74)
- Environnement (59)
- Information et communication (118)
- Nouveaux matériaux (26)

VILLE DE QUÉBEC

Plusieurs compagnies, dont certaines importantes, ont leur siège social à Québec ou y concentrent une part de leurs effectifs. C'est notamment le cas des compagnies d'assurances établies sur le chemin Saint-Louis et sur le boulevard Lebourgneuf, ainsi que des groupes de génie-conseil établis dans le pôle de Sainte-Foy et dans les quartiers Saint-Roch et Lebourgneuf. La présence de ces entreprises sur le territoire est importante, et la Ville doit favoriser leur établissement dans les principaux pôles d'emplois tertiaires plutôt que leur éparpillement sur le territoire, notamment dans les parcs industriels.

Dans le tertiaire moteur, l'économie du savoir et la haute technologie constituent des éléments importants de la stratégie de diversification de la capitale. Malgré une croissance appréciable au cours des dernières années, ces secteurs économiques restent fragiles et demeurent tributaires de mesures fiscales pour consolider leur développement. Sur le plan spatial, les centres de recherche et les entreprises de haute technologie peuvent facilement s'implanter dans le tissu urbain. La création du CCNTQ est un bon exemple d'intégration d'entreprises de ce type dans un centre-ville. La Ville doit continuer d'offrir des emplacements stratégiques à ces centres de recherche ainsi qu'aux entreprises du savoir et de la haute technologie.

Boulevard Charest au centre-ville



Parc technologique du Québec métropolitain

l'industrie

L'économie de Québec se caractérise par une plus faible proportion d'emplois manufacturiers que la moyenne canadienne (8,0 % contre 18,2 %). Par contre, cette proportion est supérieure à celle d'autres capitales canadiennes. La faible proportion d'emplois manufacturiers se reflète sur le terrain puisque ce sont les entreprises para-industrielles ou commerciales et de services qui occupent en majorité les zones et parcs industriels[1]. Les 441 entreprises manufacturières recensées dans ces zones et parcs occupent tout de même 26 % de la superficie totale de ceux-ci.

Le territoire de la ville de Québec compte 26 zones et parcs industriels[2] regroupant plus de 3 000 entreprises employant plus de 36 000 personnes (15 % des emplois de la ville). La plupart des zones et parcs sont situés en bordure des voies rapides, avec une concentration de part et d'autre de l'autoroute 40 et entre celle-ci et le boulevard Wilfrid-Hamel, c'est-à-dire dans l'aire urbaine centrale.

Voir carte 28, Parcs, zones et secteurs industriels.

La bonne performance économique des dernières années a profité aux secteurs industriel et para-industriel en général, et le taux d'occupation des zones et parcs industriels dépasse maintenant les 80 %. Fait à noter, une part importante de la croissance récente est attribuable aux commerces de gros, aux centres de distribution et aux entreprises de transport. La venue de ces entreprises s'est traduite par une grande consommation d'espace dans les parcs industriels.

Sans déroger au règlement de zonage, les zones et parcs industriels peuvent accueillir un vaste éventail d'usages. La plupart des parcs industriels à proximité des grands axes de transport présentent une « vitrine commerciale », c'est-à-dire que des commerces de détail occupent les terrains en front de ces axes routiers.

Il n'y a pas actuellement de spécialisation des zones et parcs industriels, même si les caractéristiques et l'emplacement de certaines ou de certains seraient propices au regroupement des entreprises comportant plus de contraintes. Le type d'industries implantées dans certains espaces industriels et l'absence de zone tampon entre ceux-ci et les quartiers résidentiels engendrent parfois des problèmes de voisinage aigus.

Des activités industrielles, dont certaines comportent de grandes contraintes, se déroulent sur les propriétés du port de Québec. Le camionnage autour des installations portuaires occasionne des nuisances pour les quartiers limitrophes.

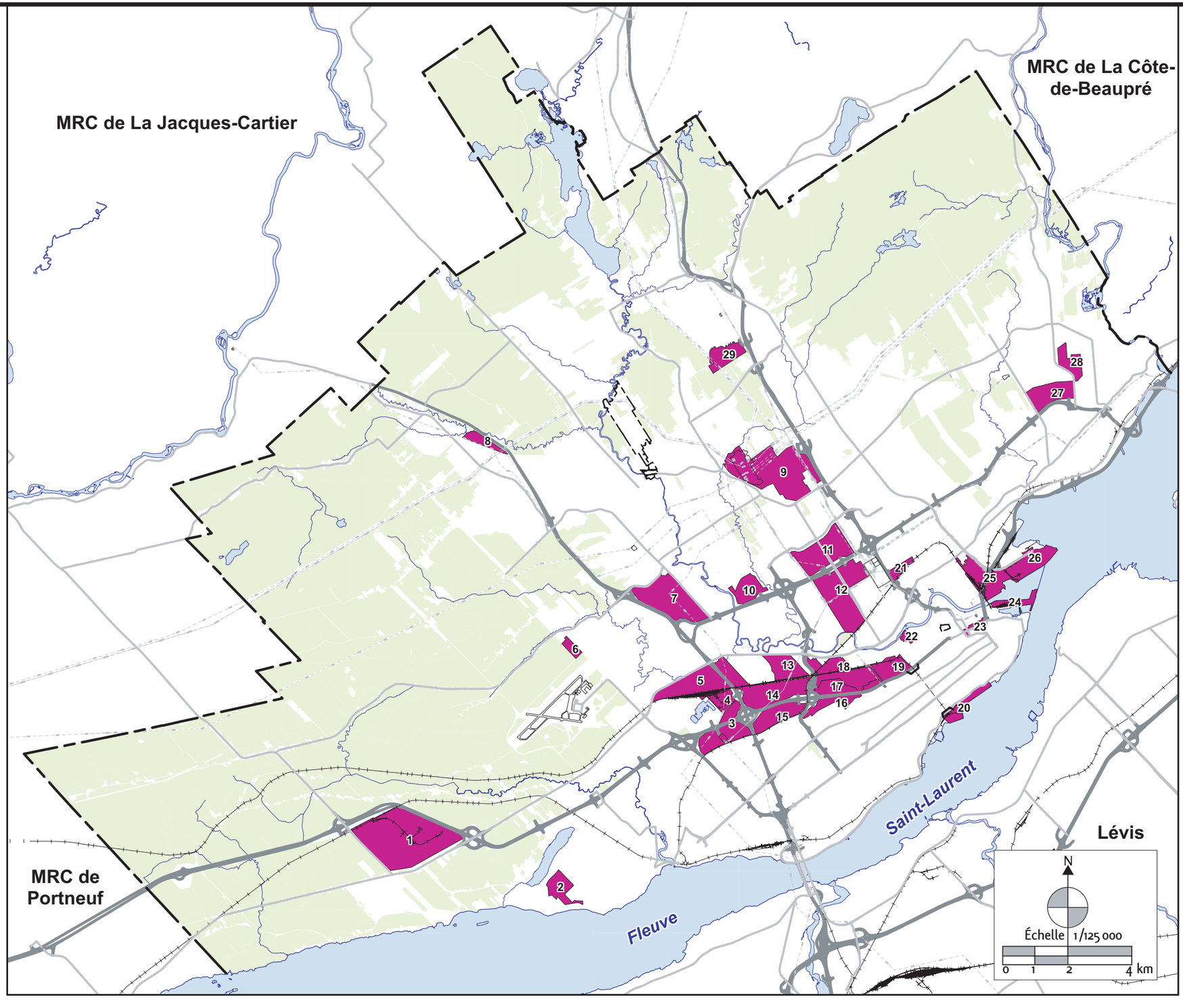
L'Aéroport de Québec fait place à quelques industries sur ses propriétés. Leurs activités sont pour la plupart directement liées à l'aéronautique. Dans un effort de rentabilisation de ses activités, la société qui gère l'aéroport pourrait éventuellement ouvrir son site à d'autres entreprises.

Pas moins de 661 entreprises manufacturières sont établies à l'extérieur des zones et parcs prévus à ces fins. Elles sont parfois aussi anciennes que le quartier où elles sont établies. Cette mixité des usages dans le tissu urbain offre des avantages, notamment au chapitre de l'accessibilité aux lieux d'emplois. Cependant, elle présente parfois des conflits de voisinage et limite les possibilités d'expansion des entreprises.

1. Le Service du développement économique de la Ville utilise d'ailleurs l'appellation « parcs industriels et d'affaires ».

2. Dans ses outils promotionnels, le Service du développement économique mentionne 23 zones et parcs industriels « traditionnels » et 3 zones de haute technologie, soit le parc technologique du Québec-Métropolitain, le campus de haute technologie de Saint-Augustin-de-Desmaures et le Centre national des nouvelles technologies de Québec (CNNTQ). Il existe cependant d'autres zones industrielles sur le territoire, dont certaines seront éventuellement ajoutées à la liste officielle des zones et parcs industriels.

28 Parcs, zones et secteurs industriels



1 François-Leclerc
2 Campus de haute technologie de Saint-Augustin
3 Colbert ouest
4 Carillon
5 Carrefour-du-Commerce
6 Chauveau
7 Armand-Viau
8 Val-Bélair
9 Carrières, des
10 Métrobec
11 Lebourgneuf
12 Cardinal
13 Frontenac
14 Québec-Métropolitain, parc technologique du
15 Colbert Est
16 Jean-Talon Sud
17 Jean-Talon Nord
18 Duberger
19 Saint-Malo
20 Port de Québec, secteur de l'anse au Foulon
21 Colisée, du
22 Marie-de-l'Incarnation
23 Centre national des nouvelles technologies du Québec
24 Port de Québec, secteur de l'estuaire
25 Canardière, de la
26 Battures-Champfleury
27 Beauport Sud
28 Beauport Nord
29 Industrialo-Commercial (Charlesbourg)

VILLE DE QUÉBEC

Port industriel

Carrefour du commerce

La croissance soutenue des dernières années et l'implantation d'importantes entreprises de distribution et de transport dans les parcs industriels font craindre une pénurie d'espace à long terme dans les zones et parcs existants. Comme le taux d'occupation moyen dépasse 80 %, les espaces industriels commencent à se faire rares sur le territoire. L'établissement d'entreprises manufacturières et la relocalisation d'entreprises contraignantes situées en milieu résidentiel pourraient donc se heurter à un manque d'espace adéquat. Il y a d'ailleurs des pénuries d'espace pour certains types d'entreprises, notamment celles de petit gabarit à contraintes modérées ou élevées (seulement 5 % des terrains industriels vacants sont destinés à ces entreprises).

Une spécialisation des parcs en fonction de leur emplacement et de leurs caractéristiques permettrait de déterminer ce que chaque parc peut accueillir parmi les différents types d'industries (de « sans contraintes » à « contraintes élevées »). Cela contribuerait à prévenir les conflits de voisinage. Déjà, le Service du développement économique a revu la dominance de certaines zones afin d'y accueillir à l'avenir des entreprises présentant des contraintes moins élevées (de la Canardière et du Colisée).

Un meilleur contrôle des usages à l'intérieur même des zones et parcs industriels apparaît souhaitable. Compte tenu de la rareté de certains espaces industriels, il y a sans doute lieu de revoir les types de commerces et de services autorisés dans les zones et parcs industriels.

La Ville de Québec doit établir des liens privilégiés avec les autorités portuaires et aéroportuaires de façon à ce que le développement industriel des propriétés fédérales cadre avec ses propres orientations économiques et d'aménagement.

L'élaboration du PDAD est l'occasion de statuer sur le type d'entreprises et l'intensité des usages compatibles avec le milieu résidentiel. Lorsqu'elle n'entraîne pas de conflits de voisinage, la mixité des usages devrait être maintenue. Mais cette mixité ne peut être imposée à tout prix.

Parc industriel Colbert Est

Passage du Queen Mary 2

Chute Kabir Kouba

Hôtel de la rue Saint-Jean

le tourisme

Le tourisme représente une part appréciable de l'économie de la ville. À eux seuls, les secteurs de l'hébergement et de la restauration représentent plus de 23 800 emplois, soit 8,1 % des emplois totaux en 2001.

Les plus récentes statistiques font état de 5,5 millions de touristes et de près de 3,5 millions d'excursionnistes dans la région de Québec[1] en 2002, soit un total de 9 millions de visiteurs[2]. Ceux-ci ont injecté au total 1,6 milliard de dollars dans l'économie de la région, dont plus de 90 % provient des touristes. En ordre d'importance, les touristes proviennent du Québec (67,8 %), du reste du Canada (12,4 %), des États-Unis (12,3 %) et d'outre-mer (7,5 %).

Les principaux motifs de déplacement des visiteurs sont respectivement l'agrément (48 %), la visite de parents et d'amis (32 %), les affaires (13 %) et d'autres raisons (8 %). Les lieux de la ville les plus fréquentés étaient en 1999 le Vieux-Québec, Place Laurier, le quartier Petit-Champlain et la terrasse Dufferin[3]. Transposées par thèmes touristiques, les activités les plus populaires sont la visite des lieux historiques, le magasinage et la fréquentation d'activités culturelles.

Voir carte 29, Tourisme.

Les voyages de groupe (« voyages organisés ») sont moins populaires qu'auparavant, et de plus en plus de touristes voyagent en couple ou en petits groupes ayant des intérêts communs. Le tourisme culturel, c'est-à-dire la visite d'une ville, de lieux historiques ou d'expositions et la fréquentation de festivals ou de spectacles, prend de l'ampleur. Il en va de même pour le plein air, l'écotourisme et le tourisme éducatif.

Le tourisme d'affaires et de congrès est important puisque pas moins de 386 congrès et 58 rendez-vous spéciaux ont eu lieu à Québec en 2002. Les congrès ont attiré près de 118 000 délégués, tandis que les rendez-vous spéciaux ont rassemblé plus de 1 million de visiteurs. Fait à noter, les congrès d'envergure internationale prennent de plus en plus d'importance.

La ville de Québec compte plus de 175 hôtels et gîtes, toutes tailles confondues. L'offre de chambres se caractérise de la façon suivante :

Tableau 12

Hôtels et gîtes de la Ville de Québec par catégorie

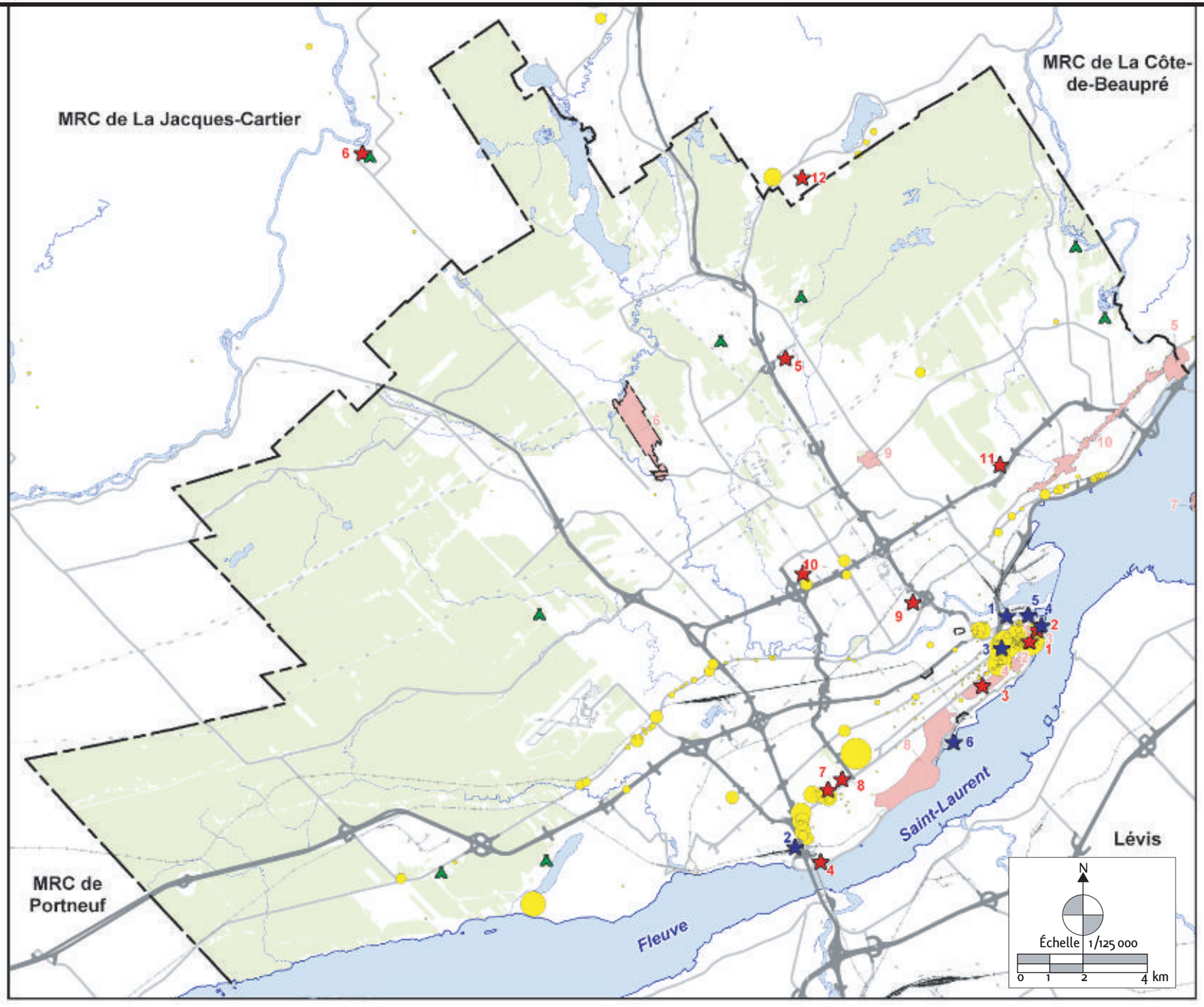
Type d'établissement	Nombre de chambres	Part de l'ensemble (%)
Gîtes de moins de 5 chambres	227	2,0
Hôtels de 4 à 39 chambres	2 398	20,6
Hôtels de 40 à 199 chambres	5 085	43,7
Hôtels de plus de 200 chambres	3 916	33,7
TOTAL	**11 626**	**100,0**

Sources : OTCQ (2002) et Ville de Québec (2000).

1. La région touristique de Québec comprend la ville de Québec et les MRC de Portneuf, La Jacques-Cartier, La Côte-de-Beaupré et L'Île-d'Orléans. L'Office du tourisme et des congrès de Québec assure l'accueil, la mise en marché et le développement de l'offre touristique de la région comme destination touristique et effectue le suivi des clientèles et performances régionales.

2. Un **visiteur** est une personne de passage dans la région et dont le lieu de résidence est à plus de 80 km. Un **touriste** est un visiteur qui séjourne au moins une nuit dans la région. Un **excursionniste** est un visiteur qui ne séjourne pas une nuit dans la région. Statistique Canada a modifié en 2002 sa méthodologie de collecte de données, ce qui a pour effet d'augmenter le nombre de touristes. Ces changements rendent cependant impossibles les comparaisons avec les années antérieures.

3. Source : Enquête sur les clientèles touristiques de la région de Québec, Office du tourisme et des congrès de Québec, 1999. L'Office mène cette enquête exhaustive de la clientèle touristique aux 4 ans. Les données de 2003 n'étaient pas disponibles au moment de la rédaction du présent document.



Terrain de camping

Attraction populaire
1 Château Frontenac
2 Musée de la civilisation
3 Musée national des Beaux-Arts
4 Parc Aquarium du Québec
5 Jardin zoologique du Québec
6 Village Vacances Valcartier
7 Place Laurier
8 Place Sainte-Foy
9 Place Fleur-de-Lys
10 Les Galeries de la Capitale
11 Les Promenades Beauport
12 Centre de ski Le Relais

Site historique et naturel remarquable
1 Vieux-Québec / Arrondissement historique de Québec
2 La Citadelle
3 Quartier Petit-Champlain / Place-Royale
4 Plaines d'Abraham
5 Parc de la Chute-Montmorency
6 Territoire amérindien Wendake
7 Île d'Orléans
8 Arrondissement historique de Sillery
9 Arrondissement historique de Charlesbourg
10 Arrondissement historique de Beauport

Autres sites
1 Gare du Palais
2 Gare de Sainte-Foy
3 Centre des congrès de Québec
4 Terminal de croisières
5 Marina du port de Québec
6 Club de Yacht de Québec

Hébergement (hôtel, auberge et gîte)

850 325 65 (unités)

VILLE DE QUÉBEC

Chute Montmorency

L'arrondissement de La Cité compte un peu plus de la moitié de l'offre de chambres dans la ville, que ce soit dans des hôtels ou des gîtes. L'autre grande concentration d'hôtels se situe à la tête des ponts où l'on dénombre près de 3 000 chambres. Le taux d'occupation moyen annuel des hôtels de la ville est en constante progression depuis plusieurs années et se situait à 60 % en 2003. Cette hausse est remarquable puisque pas moins de 700 chambres d'hôtel ont gonflé l'offre dans les années 1990. Le taux moyen d'occupation des hôtels dépasse maintenant les 50 % dix mois par année, les mois de décembre et de janvier étant les seuls encore sous ce seuil.

À part l'hôtellerie, les composantes touristiques sont rarement exclusives au tourisme. Les activités pratiquées et les lieux fréquentés par les touristes le sont également par les résidants, ce qui fait que les touristes s'ajoutent à la clientèle locale. La qualité de la ville, ses équipements, les manifestations qui s'y déroulent et les services offerts forment donc un tout susceptible de renforcer le pouvoir d'attraction de Québec auprès des visiteurs tout en profitant aux résidants.

Le Centre des congrès, intimement lié au tourisme d'affaires, attire une clientèle essentielle aux grands hôtels du centre-ville ainsi qu'à plusieurs restaurants du Vieux-Québec. Les équipements reliés au tourisme culturel sont nombreux et diversifiés : musées, centres d'interprétation, économusées, galeries d'art, etc.

À elle seule, la ville de Québec est le théâtre de plus de 200 manifestations d'animation urbaine dont le Festival d'été, le Carnaval de Québec, les Fêtes de la Nouvelle-France et Expo-Québec. Le tiers de ces manifestations – et la majorité de celles de grande envergure – ont lieu dans l'arrondissement de La Cité. Une majorité d'entre elles se déroule durant la période estivale.

Marina de Sillery

Place Royale

Dans un contexte où le tourisme évolue vers une recherche plus individuelle d'expériences, la qualité de l'environnement naturel et construit, des équipements et des infrastructures d'accueil sont particulièrement importants. La visite de la ville compte déjà parmi les activités les plus populaires et les interventions publiques ou privées doivent contribuer à maintenir la qualité du produit d'appel qu'est le Vieux-Québec et à rehausser l'attractivité de pôles touristiques en développement dans d'autres arrondissements.

La plupart des touristes qui viennent à Québec proviennent du Québec. L'ajout de liaisons aériennes internationales en lien avec les principales plaques tournantes nord-américaines est essentielle pour faciliter la venue de la clientèle extérieure.

Même si Québec offre une expérience unique en Amérique du Nord, sa richesse historique ne peut à elle seule assurer l'augmentation des clientèles touristiques et excursionnistes. Pour attirer plus de touristes et allonger la durée de séjour des visiteurs, la Ville doit chercher à consolider, améliorer et mettre en valeur ses attraits originaux et ses équipements. Le territoire comporte des éléments à fort potentiel, notamment le littoral fluvial, les berges de la rivière Saint-Charles, les abords de la chute Montmorency et la zone agroforestière. Les grands équipements que sont le Centre des congrès et le Centre de foires d'ExpoCité ont besoin d'agrandissements pour conserver leur attractivité dans leurs créneaux respectifs. Des attraits majeurs comme le Jardin zoologique et l'Aquarium recèlent aussi des potentiels de développement intéressants en tant que pôles touristiques secondaires. Compte tenu des équipements en place, le tourisme culturel pourrait attirer davantage de personnes et ce, à l'année.

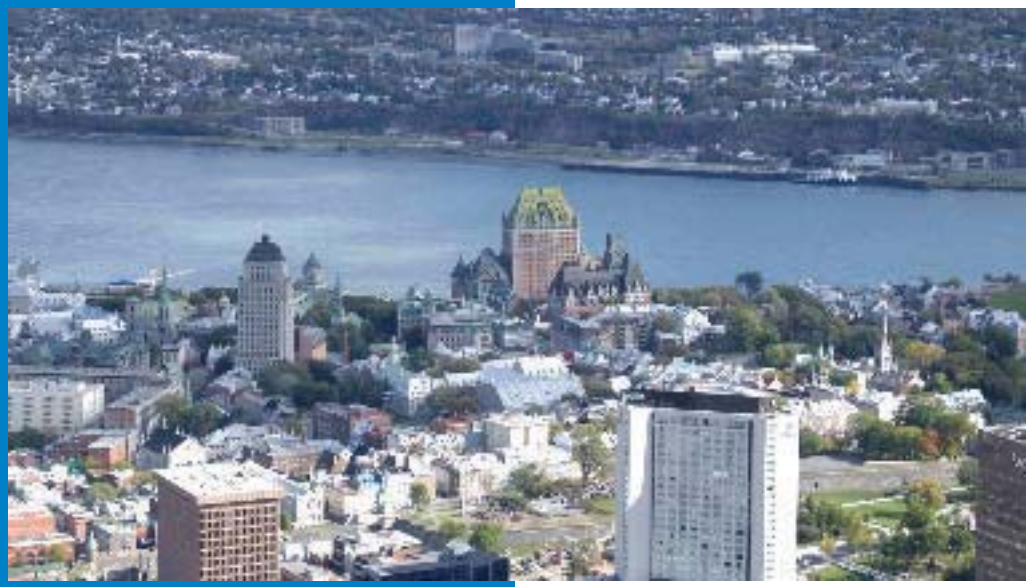
Les hôtels cherchent à s'implanter à proximité des lieux d'intérêt. Aussi n'est-il pas surprenant de constater que plus de la moitié des établissements sont situés dans le centre-ville et dans le Vieux-Québec. Les pressions seront toujours très fortes en faveur de l'ouverture de nouveaux établissements dans ces secteurs ainsi que de la location à court terme de résidences qu'on y trouve.

Crèche vivante à Noël

Patinoire de la place D'Youville

De nombreux petits hôtels du Vieux-Québec présentent des signes de vieillissement et ont besoin de rénovations. Les profits limités de ces établissements et le fait que plusieurs soient dérogatoires par rapport au zonage ou qu'ils nécessitent d'importants travaux de rénovation laissent planer des doutes sur leur avenir à long terme. On remarque également un vieillissement marqué du parc hôtelier sur certains axes routiers, notamment le boulevard Wilfrid-Hamel et le boulevard Sainte-Anne.

Durant l'été, de grandes manifestations ont lieu dans l'arrondissement de La Cité. Il y a parfois des problèmes d'accessibilité aux sites des festivités et de circulation dans le Vieux-Québec. La circulation des automobiles, des camions de livraison et des autocars touristiques y est très dense à certaines périodes. On dénote également une certaine forme de banalisation de l'offre commerciale, principalement axée sur les souvenirs bon marché.



Agriculture dans Laurentien

LE POTENTIEL AGROFORESTIER

Plus de la moitié de la superficie de la ville de Québec est constituée de milieux agricoles et forestiers. Les territoires agricoles, bien que protégés par une loi depuis 1990, n'ont pas été à l'abri de la pression foncière liée à l'intense urbanisation périurbaine de ces dernières années. Aujourd'hui, il y a moins d'exploitations agricoles, leurs activités sont peu diversifiées, les propriétaires investissent peu et manquent de relève. Pourtant, la proximité du milieu urbain représente un marché de consommation intéressant pour les produits de la terre. Les zones urbanisées et agroforestières ont malgré tout évolué indépendamment les unes des autres depuis cinquante ans, si bien qu'exploitants et résidants n'ont guère éprouvé jusqu'à maintenant de problèmes de cohabitation. Afin de réaliser son objectif de contrôler l'étalement urbain, la Ville entend bien protéger sa zone agricole permanente et limiter l'expansion des quartiers résidentiels. De plus, elle veut favoriser le développement d'activités agricoles prospères fondées sur les besoins de son bassin de population métropolitaine.

Terres agricoles sur le littoral ouest

Forêt dans la Haute-Saint-Charles

la mise en valeur du territoire agroforestier et de ses potentiels

En 2002, le territoire de la ville de Québec comptait 121 producteurs dont 104 étaient établis en zone agricole permanente. Bien que spécialisée dans la production de produits laitiers ou de bovins de boucherie (67 fermes totalisant 4 122 têtes de bétail en 2001) et dans les cultures fourragères aux fins principalement d'alimentation du bétail (près de 4 340 ha), l'agriculture pratiquée sur le territoire de la ville de Québec accorde cependant de la place à un certain nombre d'entreprises engagées dans les productions dites spécialisées, soit la production de légumes, de fruits ou de petits fruits (24 fermes totalisant plus de 95 ha). On note également la présence d'entreprises de production de gazon, d'arbres de Noël, de produits horticoles d'ornementation et de produits de serre (plus de 100 ha). Le territoire de la ville était le lieu de plus de 71 000 entailles d'érables en 2001. Finalement, il se récolte près de 7 700 m^3 solides de bois en 2003 sur le territoire. Environ 63 % de ce volume récolté est destiné aux activités de sciage et 30 %, à la fabrication de pâte à papier. À cela s'ajoute la récolte de bois de chauffage qui est estimée approximativement à 9 500 m^3 solides pour la même année.

Voir carte 30, Production animale, carte 31, Production agricole et carte 32, Activité agroforestière.

Les indicateurs économiques applicables aux milieux agricoles et forestiers révèlent généralement un niveau plutôt faible de développement des activités agroforestières sur le territoire. Par rapport aux potentiels de ces milieux, certains analystes parlent même de sous-exploitation.

Par ailleurs, on note une tendance au vieillissement de la population agricole, un manque de relève, une faible diversité des productions et activités ainsi qu'un faible niveau d'investissement et de dépenses des entreprises. Le dernier recensement agricole de 2001 laisse cependant entrevoir un léger espoir, principalement en matière de diversité des productions agricoles. Ce phénomène contraste avec les périodes antérieures. Le nombre d'unités de production ne cesse de diminuer mais, par ailleurs, les entreprises existantes se consolident. On note la présence d'un nombre important d'entreprises agricoles dont le revenu d'exploitation est relativement faible, ce qui empêche d'envisager le développement d'entreprises d'envergure.

La zone agricole permanente est maintenant adéquatement protégée grâce aux mesures cumulées de la loi provinciale, du schéma d'aménagement et des réglementations municipales d'urbanisme en vigueur. Les principales règles permettant d'envisager une cohabitation des milieux urbains et ruraux sont en place depuis peu, bien qu'il reste des défis à relever à cet égard, notamment en matière d'épandage des déjections animales.

Malgré ces constats plutôt négatifs, les intervenants du domaine agricole et du développement économique ainsi que les autorités de la Ville gardent espoir envers le développement d'une agriculture prospère et dynamique, en harmonie avec les milieux urbains adjacents. Le meilleur moyen de contribuer à un développement agricole harmonieux et compatible avec ces milieux est de favoriser une agriculture qui s'appuie, entre autres, sur l'existence à proximité immédiate d'un important marché de consommation et en tire profit. Plutôt que de s'inscrire strictement dans des productions industrielles orientées vers des marchés d'exportation, le développement d'une agriculture durable visant d'abord à satisfaire, dans la mesure du possible, les besoins agroalimentaires régionaux pourrait être à l'avantage des intervenants, de l'industrie et de la population.

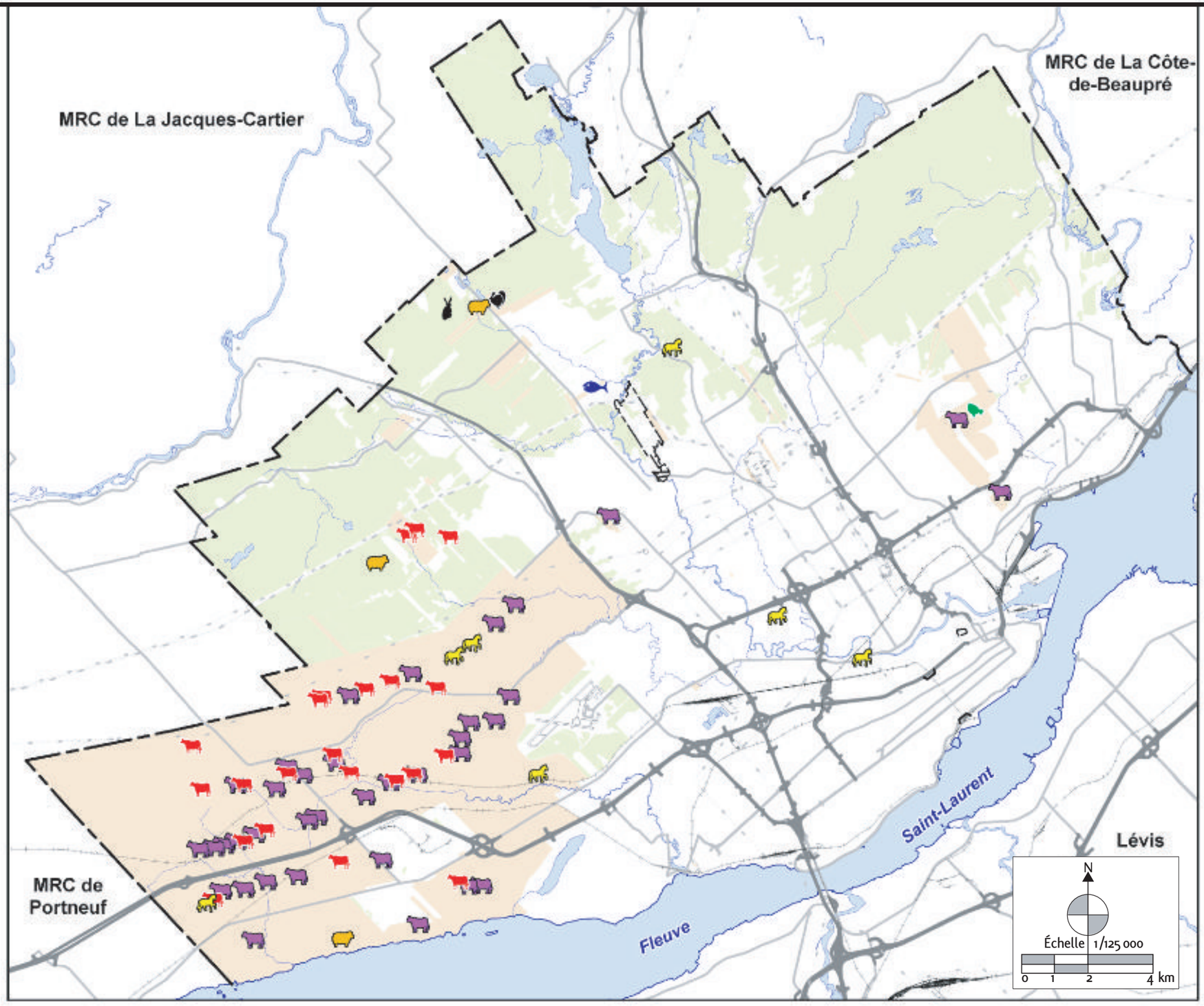
Tableau 13

Superficie de l'activité agricole

	Superficie totale (km²)	Superficie de la zone verte (km²)	Superficie exploitée à des fins agricoles (km²)	Superficie en culture (km²)
Ouest de la Ville de Québec	258,75	107,04	61,37	46,43
Ville de Québec	544,00	118,85	71,56	52,77

Source : Statistique Canada, CLD de l'Ouest de la Ville de Québec, 2000.

Production animale 30



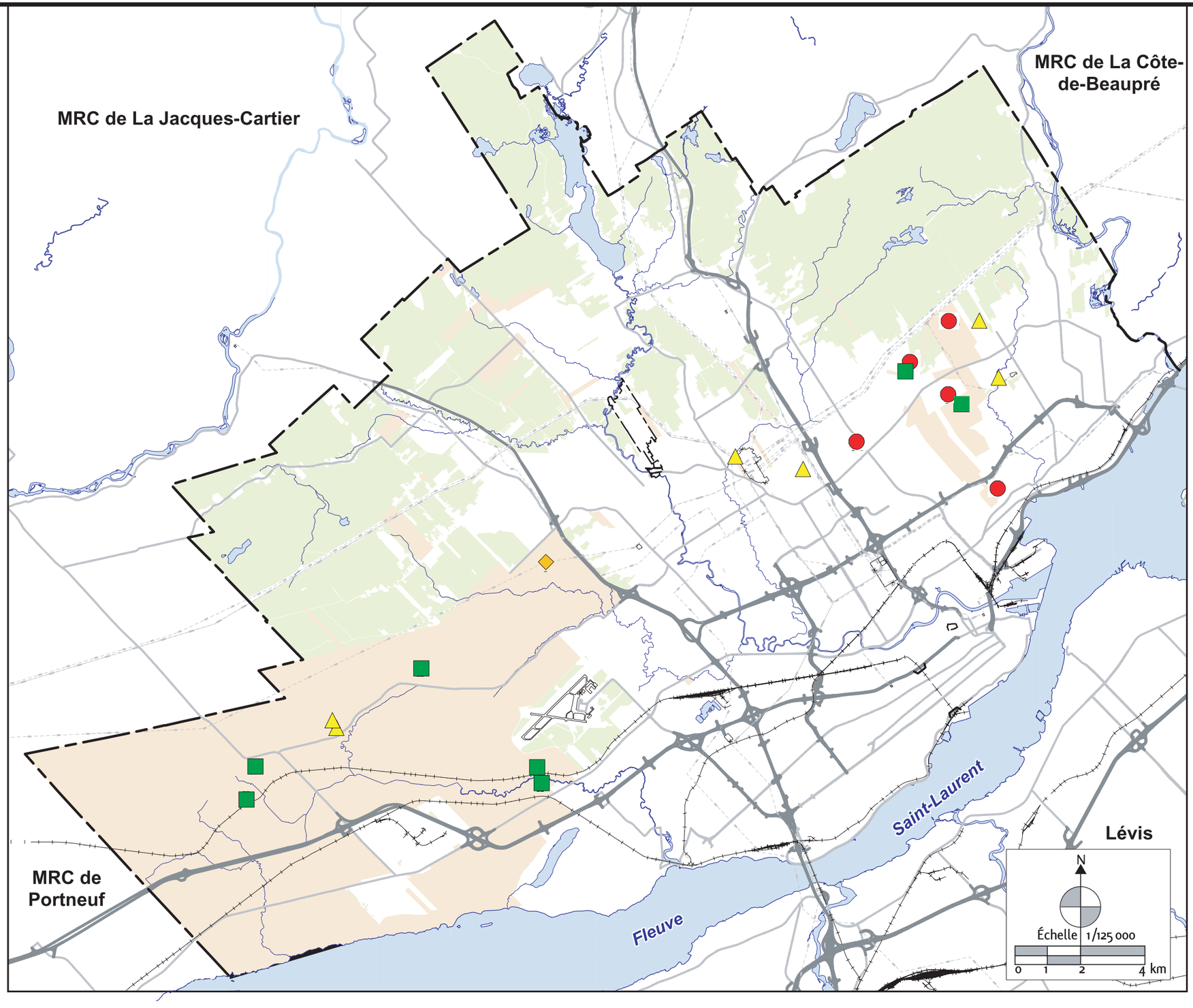
Zone agricole permanente

Type d'élevage
(nombre d'exploitations)

- Bovins de boucherie (22)
- Bovins laitiers (36)
- Chevaux (7)
- Dindons (1)
- Lapins (1)
- Ovins (3)
- Poissons (1)
- Poulets (1)

VILLE DE QUÉBEC

31 Production agricole



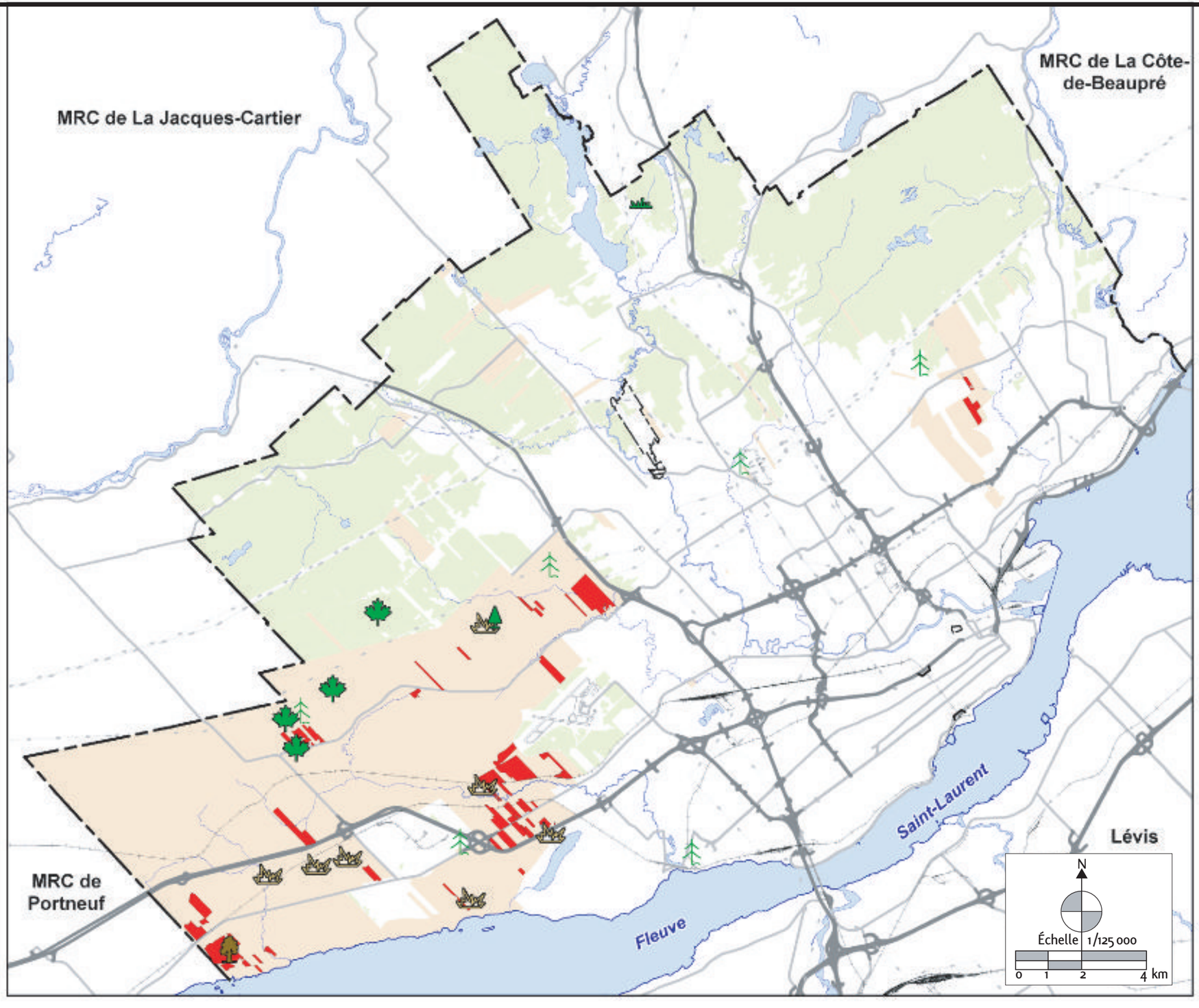
Zone agricole permanente

Type de production (nombre d'exploitations)

- Culture abritée (5)
- Céréales (1)
- Fruits (7)
- Légumes (6)

VILLE DE QUÉBEC

32 Activité agroforestière



Zone agricole permanente
Zone en friche

Type de production (nombre d'exploitations)

- Pépinière (6)
- Gazon (1)
- Fourrage (7)
- Arbres de Noël (1)
- Acériculture (4)
- Vente de bois (1)

VILLE DE QUÉBEC

Élevage dans Laurentien

Consacrer en priorité la zone agricole à des activités et fonctions agricoles

La Ville de Québec n'entend pas modifier ses orientations à l'égard de la zone agricole permanente. En fait, elle s'est engagée auprès du gouvernement du Québec et des partenaires agricoles à respecter le cadre de gestion actuellement en vigueur. De plus, cet engagement s'inscrit parfaitement dans son désir de mieux encadrer l'étalement urbain. Ainsi, les agriculteurs sont assurés d'un avenir stable et permanent que garantissent l'aménagement futur et le développement des milieux agroforestiers.

Cependant, le tracé actuel de la zone agricole soulève des interrogations quant au caractère vraiment agricole de terrains situés dans certains secteurs. Des inclusions dans la zone agricole officialisées au cours des dernières années répondent peut-être plus au désir des propriétaires de profiter d'avantages fiscaux que de favoriser la pratique d'activités agricoles sur ces terrains.. Par ailleurs, des décisions rendues dans le passé par la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ) soulèvent aujourd'hui des doutes quant à l'existence de conditions favorables au développement des entreprises agricoles limitrophes. Selon les cas, des possibilités de développement urbain sont proposées dans le plan d'affectation. Ces ajustements permettent d'envisager un tracé du périmètre d'urbanisation mieux adapté à certains contextes particuliers.

Tableau 14

Principales productions agricoles en fonction des revenus agricoles bruts estimés, 1996

Production	Pourcentage (%)
Lait	30
Porc	19
Volaille	14
Pomme de terre	9
Légumes	8
Bovin	6
Fruits	6
Céréales	5
Autres productions végétales	2
Autres élevages	1

Source : IMAPAQ, Direction régionale de Québec, août 1999.

Tableau 15

Âge moyen des exploitants agricoles

	1981	1991
Ville de Québec	53,15	50,2
Est	54,65	52,5
Centre	56,23	48,0
Sainte-Foy	53,25	50,9
Saint-Augustin-de-Desmaures	48,70	49,6

Source : Statistique Canada, Recensements de 1981 et 1991.

Tableau 16

Principales productions des fermes

121 producteurs		
3 691 unités animales (ua)		
5 691 hectares (ha) cultivés		
ZONE AGRICOLE	**Superficie ou nombre d'unités**	**Nombre de producteurs**
Bovins laitiers	1 697 ua	37
Horticulture	185 ha	18
Bovins de boucherie	1 025 ua	25
Volailles	439 ua	3
Autres élevages	364 ua	6
Grandes cultures	5 214	9
Divers	—	6
ZONE NON AGRICOLE		
Horticulture	65 ha	9
Bovins de boucherie	13 ua	1
Volaille	13 ua	1
Autres élevages	140 ua	5
Grandes cultures	36 ha	—
Divers	—	1

Ferme de rang dans Laurentien

la protection de la zone agricole et de ses activités

Un territoire agricole qui a souffert des pressions exercées par le développement urbain

Les milieux agricoles et forestiers de la ville de Québec constituent une composante très importante de son territoire. Plus de 50 % de sa superficie totale est occupée par ces milieux. La superficie de la zone agricole permanente décrétée par le gouvernement du Québec totalise près de 12 800 ha. Plus de 49 % (6 285 ha) de cette zone a un couvert herbacé, tandis que 35 % (4 514 ha), un couvert forestier.

Malgré l'existence depuis 1978 d'une législation provinciale visant la protection du territoire et des activités agricoles, on constate que la contiguïté des activités agricoles avec un milieu urbain de plus d'un demi-million d'habitants a engendré et engendre toujours une pression préjudiciable à la pratique de ces activités. Ces phénomènes nuisent à la stabilité nécessaire à un développement agricole diversifié et prospère. Certes, la *Loi de protection du territoire et des activités agricoles* est venue freiner l'utilisation des meilleures terres agricoles à des fins urbaines. Toutefois, malgré cette loi et ses mécanismes administratifs, un nombre considérable d'habitations urbaines ont été construites en zone agricole jusqu'à tout récemment. Elles l'ont été le long des principaux rangs et constituent aujourd'hui de véritables chapelets d'établissements résidentiels de très faible densité. Ce phénomène associé à la révision de la zone agricole réalisée en 1990, par laquelle plus de 800 ha de terrain sont passés de la zone verte à la zone blanche, pourrait expliquer l'insécurité latente des producteurs face à l'avenir. Ces derniers font également les frais du manque de constance des politiques de contrôle de l'utilisation du sol en milieu agricole. Cette insécurité face à l'avenir pourrait être l'une des principales causes du manque de relève dans ce secteur d'activité et de la faiblesse des investissements.

L'adoption à l'automne 2000 par l'ex-CUQ d'un cadre de gestion misant à la fois sur le respect et l'intégralité de la zone agricole est venue concrétiser les orientations du gouvernement du Québec applicables à ce milieu. Les ajustements apportés aux outils de planification de la Ville ont permis de déterminer les endroits précis où les usages urbains sont autorisés en zone agricole permanente. Privilégiant une approche restrictive du développement des usages urbains en zone agricole permanente, la Ville reconnaît par le fait même la priorité accordée aux activités agricoles.

Milieux résidentiels et terres agricoles

Élevage dans Laurentien

La capacité d'établir entre les partenaires les conditions favorables à la cohabitation des activités

Le contrôle strict de l'implantation des usages urbains en milieux agricole et forestier constitue la base d'une démarche favorisant l'établissement de rapports harmonieux entre les milieux urbain et agricole. L'ex-CUQ s'est engagée dans cette voie en modifiant son schéma d'aménagement à l'automne 2000.

Les mesures de contrôle intérimaire de la CMQ ont conduit à l'établissement de règles qui tiennent compte des besoins et réalités de la ville en matière de distances séparatrices applicables à certaines productions animales, en matière de protection des prises et des plans d'eau ainsi que d'abattage des arbres. Comme il a été indiqué précédemment, des zones d'ombres subsistent toujours, tandis que d'autres problématiques pourraient se manifester au fil des ans. C'est le cas notamment de l'épandage des déjections animales (fumier et lisier).

La proximité des secteurs urbains et des milieux agroforestiers génère souvent pour les producteurs des irritants, des problèmes et parfois des frais additionnels considérables. À l'inverse, la problématique de l'épandage des fumiers pourrait devenir une source de contraintes majeures altérant la qualité de vie des citadins et la santé de l'environnement. Bien que des conflits d'usage n'existent pas vraiment à l'heure actuelle sur le territoire, la ville n'en est pas à l'abri pour deux raisons : sa proximité immédiate avec des régions en surplus de fumier et l'absence de pouvoirs municipaux d'intervention en cette matière. Quant à l'abattage d'arbres en milieu forestier, les réglementations en vigueur permettent généralement d'observer des pratiques viables et soutenables. Malgré cela, la ville n'est malheureusement pas à l'abri de problèmes de bon voisinage entre les producteurs et les populations résidantes.

Dans ces circonstances, la Ville et ses partenaires doivent convenir des gestes à poser pour éviter que ne surviennent des problèmes de cohabitation plutôt que d'avoir à y réagir.

Potentiel agricole et forestier

la gestion des impacts associés aux activités agricoles

Touchés par une urbanisation très intense, les milieux agricoles et forestiers de la ville de Québec ont vu leur étendue se réduire considérablement, au point de ne constituer aujourd'hui que trois blocs non contigus et d'importance inégale. Les plus récents indicateurs économiques révèlent la présence de signes évidents d'un manque de relève agricole, d'un faible niveau d'investissement par rapport aux possibilités offertes par ces milieux et d'un manque de diversité des productions et des activités agricoles. Le recensement agricole de 2001 corrobore le phénomène de consolidation des entreprises existantes et, par le fait même, la réduction du nombre de fermes. De nombreuses études réalisées sur la question concluent que les territoires agroforestiers de la ville de Québec présentent des signes évidents de sous-exploitation. Cette situation est étonnante puisque le caractère périurbain du territoire agricole pourrait être la source d'un dynamisme et d'opportunités intéressantes tant pour les producteurs et les entreprises que pour la population.

L'évolution des 50 dernières années des territoires urbanisés a mené au développement d'un milieu qui n'entretient guère de liens avec l'espace agroforestier. Inversement, les pratiques agricoles se sont réduites à des activités qui ont peu ou n'ont pas de lien avec la ville en tant que marché de consommation immédiat, d'où l'absence de conflits véritables entre ces milieux. Comparativement aux secteurs agricoles de l'île d'Orléans, de Portneuf, de la Beauce et de la rive sud immédiate, les arrondissements de la ville de Québec sur lesquels est située la zone agricole sont rarement confrontés à de véritables problèmes de cohabitation. Les activités agricoles pratiquées sur le territoire de la ville ne sont pas la source de problèmes environnementaux de la taille et de la nature de ceux présents, par exemple, dans des municipalités en situation de surplus de fumier ou qui se spécialisent dans certaines monocultures extensives.

En conformité avec les orientations gouvernementales applicables et en collaboration avec les villes de Québec et de Lévis, la CMQ a adopté en juin 2003 un règlement de contrôle intérimaire (RCI) établissant des règles de cohabitation applicables à certaines productions animales. Fruit d'un consensus avec les intervenants agricoles et municipaux, ce règlement métropolitain a conduit d'une part, à l'établissement de paramètres concernant les distances séparatrices applicables aux productions animales à forte charge d'odeurs et d'autre part, à la détermination des secteurs réservés à ce type d'élevage. Cette réglementation met en place une série de mesures visant la protection des plans et des prises d'eau utilisées à des fins d'alimentation. Quoiqu'intérimaire, l'ensemble de ces mesures laisse supposer l'existence d'un cadre propice à une cohabitation des pratiques agricoles avec le milieu habité, du moins les pratiques les plus susceptibles de nuire à la qualité de l'environnement et de la zone de contact urbain-rural. Cependant, le RCI de la CMQ ne peut à lui seul être une solution à tous les défis d'aménagement reliés à l'épandage des déjections animales.

Compte tenu que la ville de Québec a un statut de capitale et constitue une importante destination touristique, on ne saurait envisager que ses zones agricoles et forestières soient mal ou sous-exploitées, selon le vœu même de la population et des intervenants directement concernés. La présence d'un milieu agroforestier qui laisserait voir en grand nombre des friches ou des terres à l'abandon aux portes d'entrée de la ville et des pratiques forestières susceptibles de provoquer des problèmes environnementaux ou des difficultés de cohabitation viendraient en opposition avec les objectifs d'aménagement et de développement poursuivis par l'administration municipale. Ces situations ne contribueraient pas non plus aux objectifs poursuivis en matière de qualité des paysages ruraux et périurbains. Il ne suffit pas que l'intégrité de la zone agricole soit assurée et que les règles de cohabitation entre les usages agricoles, forestiers et urbains soient établies pour prétendre au développement et à la prospérité immédiate des activités agroforestières. Dans le contexte actuel de mondialisation des marchés et de libéralisation des échanges commerciaux, les conditions actuelles de développement des industries agricoles et forestières exigent de la part des entreprises qu'elles produisent des biens de qualité à des prix de plus en plus compétitifs.

Le développement et la mise en valeur des potentiels des milieux agricoles et forestiers du territoire doivent être envisagés dans le respect inconditionnel de la qualité des milieux naturels et habités, de la protection des prises d'eau à des fins d'alimentation et des paysages périurbains.

Terres agricoles dans Beauport

2

LES ARRONDISSEMENTS DE LA VILLE DE QUÉBEC

Marché Finlay (gravure), [ca 1860-1870]. Archives de la Ville de Québec.

LA CITÉ

Milieu de vie animé, centre économique et siège des institutions de l'État du Québec, l'arrondissement de La Cité joue un rôle particulier au sein de la ville de Québec. Son caractère urbain confirme son statut de centre-ville de Québec. De plus, lieu d'histoire et de patrimoine, La Cité réunit l'ensemble des caractéristiques distinctives qui ont valu à Québec d'être reconnue ville du patrimoine mondial par l'UNESCO. Le promontoire du Cap-Blanc, le fleuve Saint-Laurent, les vastes espaces verts, la qualité et la diversité du patrimoine bâti lui confèrent un paysage urbain remarquable. Toutefois, plus que par ses grandes qualités urbaines, La Cité se caractérise surtout par le dynamisme et la qualité de son milieu de vie.

Histoire

La topographie et la géographie du territoire ont conditionné l'emplacement stratégique de la première installation des colons à l'arrivée de Champlain, en 1608, et la construction d'un mur d'enceinte pour protéger la ville. Érigées sur un site exceptionnel coiffant une falaise et dominant le fleuve Saint-Laurent, les fortifications de Québec encerclent la Haute-Ville sur une distance de 4,6 kilomètres. Québec s'est lentement développée autour d'un comptoir commercial situé au pied du cap Diamant et accessible par voie maritime. Les communautés religieuses se verront concéder les terres de la Haute-Ville où elles implanteront leurs grandes institutions.

Sous le régime français, la vocation commerciale du port de Québec s'affirme d'abord grâce au commerce des fourrures. En 1665, l'intendant Jean Talon établit le premier chantier maritime royal en Nouvelle-France. Au 19e siècle, l'économie s'articule autour de l'exploitation forestière.

Le premier faubourg de Québec, résultat de l'urbanisation à l'extérieur des fortifications, correspond à l'actuel quartier Saint-Roch développé à partir de la seconde moitié du 18e siècle. Le véritable développement des faubourgs et des banlieues s'amorcera après la conquête, sur les terres concédées aux communautés religieuses. Le faubourg Saint-Jean-Baptiste apparaîtra vers la fin du 18e siècle.

Cherrier's Nwe Map of the Ancient Capital With Railway, Harbour, Dufferin and other Improvements (gravure), 1882. Archives de la Ville de Québec.

Au début du 19e siècle, l'activité économique centrée sur le commerce du bois et les chantiers navals favorisera l'expansion urbaine, étendant ainsi le développement de plus en plus vers l'ouest, d'abord dans Saint-Sauveur puis dans Montcalm et Saint-Sacrement. À compter de la fin du 19e siècle, Québec amorce un essor sans précédent. Le flot de travailleurs qui quittent la campagne pour venir travailler dans les industries naissantes viendra s'établir en ville. Le développement des quartiers centraux sera pratiquement terminé vers la moitié du 20e siècle.

Caractéristiques générales de la population

D'après le dernier recensement, La Cité a une population de 62 110 habitants, ce qui, à ce chapitre, le classe au 5e rang des arrondissements et représente 12,2 % de la population totale de la ville. Suivant la tendance généralisée observée dans les autres arrondissements, la répartition selon les groupes d'âge traduit le vieillissement graduel de la population. C'est dans La Cité qu'on trouve la plus faible proportion de personnes de 0-14 ans, soit 7,7 % de la population; Sainte-Foy–Sillery vient immédiatement après, ce groupe d'âge représentant 10,2 % de sa population. À l'échelle de la ville, la représentativité des 0-14 ans est de 15 %. À l'opposé, le groupe des 65 ans et plus est le plus fortement représenté dans La Cité. Il constitue près de 22 % de sa population, le plus élevé des pourcentages des arrondissements sur ce plan. Entre 1991 et 2001, on observe un mouvement de transfert d'une partie de la croissance de la population de la périphérie vers le centre. Cet accroissement a été de 3,5 % dans La Cité, alors qu'il s'est chiffré à 3,7 % dans l'ensemble de la ville. Ce phénomène de repli vers le centre, fait porteur d'avenir pour la consolidation des quartiers centraux, peut s'expliquer par le vieillissement de la population et le fractionnement des ménages.

La Cité compte 36 550 ménages, ce qui représente 16 % du nombre total des ménages de la ville. Il se classe au premier rang des arrondissements sur ce plan. Pour ce qui est du nombre moyen de personnes par ménage, il vient derrière Limoilou et occupe l'avant-dernier rang des arrondissements, sa moyenne étant de 1,6 personne. C'est lui qui détient le plus grand nombre de ménages d'une seule personne, et ces ménages représentent 57,4 % du total des ménages de cette catégorie dans la ville de Québec.

Situation géographique et accessibilité

La Cité est délimitée à l'est et partiellement au nord et au sud par les frontières naturelles du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Saint-Charles. Du côté nord, elle est contiguë aux arrondissements de Limoilou et des Rivières et, du côté ouest, à Sainte-Foy–Sillery. Le parc industriel Jean-Talon se trouve dans ses limites.

L'arrondissement est traversé d'ouest en est par de grands boulevards urbains qui s'étendent au-delà de ses limites. Sur les hauteurs du cap Diamant, le tracé de la Grande Allée, du chemin Sainte-Foy et du boulevard René-Lévesque ainsi que le patrimoine bâti en bordure de ces axes témoignent de l'histoire du développement de Québec. Remontant à l'origine de la formation du faubourg Saint-Roch, la rue Saint-Vallier demeure un axe structurant de la trame urbaine de l'arrondissement. Le boulevard Champlain revêt un caractère prestigieux grâce à son emplacement privilégié en bordure du fleuve, sa centralité et ses perspectives ouvertes sur le littoral, la rive sud du fleuve et les ponts. Dans la continuité de l'autoroute Félix-Leclerc, le boulevard Charest est, quant à lui, l'axe principal de pénétration dans le centre-ville, depuis l'extrême ouest du territoire.

Dans l'axe nord-sud, le réseau routier supérieur assure une communication directe avec le centre-ville, par les autoroutes Laurentienne et Dufferin-Montmorency. Les principaux liens entre la Haute-Ville et la Basse-Ville s'effectuent par la côte Saint-Sacrement, l'avenue Belvédère, l'avenue De Salaberry, la côte Sherbrooke et la côte d'Abraham. Des escaliers facilitent la communication piétonne à travers le coteau Sainte-Geneviève.

La Cité est le point d'arrivée de la plupart des lignes de transport collectif qui se dirigent vers les centres d'affaires de

View of the City of Quebec (gravure), [ca 1855]. Archive de la Ville de Québec

Escalier, coteau Sainte-Geneviève

Vieux-Québec

Colline Parlementaire

la Haute-Ville et de la Basse-Ville. La place Jacques-Cartier, la gare du Palais, la colline Parlementaire et la place D'Youville sont les points de passage ou d'arrivée de ces lignes. Le réseau métrobus transporte un grand nombre de personnes à toute heure du jour. Les corridors qui lui sont réservés aux heures de pointe assurent une certaine fluidité de la circulation sur les grands axes. Toutefois, les longues files de véhicules qui se forment sur les grandes artères à ces heures diminuent l'efficacité des déplacements en autobus, d'où leur incidence négative sur la qualité générale du réseau de transport en commun.

Organisation spatiale, caractéristiques et composantes du territoire

Les quelque six millions de visiteurs qui viennent annuellement à Québec sont attirés par les dimensions historique et patrimoniale de la ville que symbolise principalement le Vieux-Québec. Le secteur Petit-Champlain, la place Royale et le Vieux-Port recèlent des monuments d'architecture et des sites archéologiques qui témoignent de l'histoire de Québec. Les ouvrages militaires, notamment l'enceinte fortifiée et la Citadelle, témoignent de la dualité des cultures francophone et anglophone qui se sont affrontées sur le territoire.

Le promontoire du cap Diamant sépare l'arrondissement en deux grandes parties, la Haute-Ville et la Basse-Ville, à partir desquelles s'est orienté à l'origine le développement du territoire. La subdivision en quartiers se justifie en fonction des différentes entités territoriales (faubourgs et villes) qui se sont greffées à la ville de Québec depuis sa fondation. Ces quartiers présentent des caractéristiques et des enjeux communs, propres aux secteurs centraux. La Haute-Ville est formée de la portion du territoire située en haut de la falaise et comprend les quartiers Montcalm, Saint-Sacrement, Saint-Jean-Baptiste et une partie du Vieux-Québec. Quant à la Basse-Ville, elle est formée des quartiers Saint-Roch et Saint-Sauveur ainsi que de l'autre partie du Vieux-Québec.

Au plan de la superficie, La Cité occupe l'avant-dernier rang parmi les arrondissements et se classe derrière Limoilou. Il représente 2,3 % de la superficie totale de la ville de Québec. Sa forme urbaine résulte de la conjonction des facteurs historique et géographique qui ont marqué le développement du territoire. La falaise, le fleuve, le patrimoine bâti et les grands axes qui dessinent son profil composent le paysage urbain caractérisé par la qualité des aménagements et la beauté des panoramas offerts sur la Haute-Ville, la Basse-Ville, le littoral, le profil montagneux des Laurentides et la rive sud du fleuve. La densité du tissu urbain est relativement diversifiée. Les zones de plus forte densité sont cependant beaucoup plus nombreuses que les autres. Les îlots généralement étroits tissent une trame urbaine serrée, typique des quartiers anciens. Les secteurs de plus faible densité sont exclusivement concentrés dans le quartier Saint-Sacrement et une partie du quartier Montcalm, ce qui correspond aux premières banlieues résidentielles à l'origine du développement de la ville.

La forte densité de l'arrondissement, l'âge de son parc immobilier dans l'ensemble et la qualité de son architecture exigent de poursuivre les mesures déjà enclenchées pour améliorer le cadre bâti, notamment dans les quartiers Saint-Sauveur, Saint-Roch et Saint-Jean-Baptiste.

L'imposant parc immobilier de l'arrondissement se caractérise par une architecture diversifiée. Le patrimoine militaire, religieux, institutionnel et résidentiel témoigne des différentes époques qui ont marqué le développement de Québec. L'ancien cœur de l'arrondissement, situé à l'intérieur des fortifications, et les quartiers Saint-Roch, Saint-Sauveur et Saint-Jean-Baptiste recèlent un patrimoine bâti exceptionnel en raison de son état de conservation et de ses qualités esthétiques. Les constructions modernes et contemporaines de la Haute-Ville et du centre d'affaires Saint-Roch côtoient l'architecture traditionnelle typique des quartiers anciens. Une architecture plus monumentale caractérise les quartiers Montcalm et Saint-Sacrement, symbole et témoin du pouvoir politique de l'occupation bourgeoise durant la première moitié du 20e siècle.

C'est dans La Cité que se trouvent les grands édifices publics, notamment le Parlement, qui témoignent de la présence de

Quartier Montcalm, Haute-Ville

Boulevard Charest Est

Parc des Champs-de-Bataille

l'État québécois et du statut de capitale qu'a la ville de Québec. Trois grands centres hospitaliers sont répartis sur son territoire : l'Hôtel-Dieu de Québec, l'Hôpital Saint-Sacrement et l'Hôpital Jeffrey-Hale. Des établissements d'enseignement d'envergure y sont également présents : la TÉLUQ, l'ÉNAP et la Faculté d'aménagement de l'Université Laval. Toutes trois occupent des locaux soit dans le Vieux-Québec, soit dans le quartier Saint-Roch. Les grandes institutions culturelles régionales y sont également concentrées.

Grâce à son statut de centre-ville, La Cité procure à ses résidants les avantages d'un milieu de vie diversifié combinant activité économique, loisirs, vie culturelle et communautaire. En complémentarité à ce dynamisme, les grands espaces verts font office d'oasis de verdure et de tranquillité en plein cœur de l'activité urbaine. La Cité bénéficie en effet de la présence sur son territoire de vastes espaces verts, notamment le parc des Champs-de-Bataille, le parc Victoria et le parc linéaire de la rivière Saint-Charles. Visant principalement une clientèle régionale, ces espaces se trouvent toutefois en périphérie des quartiers de l'arrondissement. Le coteau Sainte-Geneviève, flanc nord de la falaise, présente un milieu naturel riche en espèces végétales et animales. Il constitue de ce fait un important potentiel au regard de l'aménagement d'un espace vert linéaire. La cohabitation des diverses fonctions urbaines confère une dynamique particulière à l'arrondissement, à laquelle sont associées des caractéristiques et des problématiques typiques des centres-villes.

Le centre-ville de Québec comporte deux grandes zones d'activité, soit le centre d'affaires de la Haute-Ville et le centre d'affaires Saint-Roch, reliés par la côte d'Abraham et l'avenue Honoré-Mercier. Le premier est situé dans les limites des quartiers Saint-Jean-Baptiste et Vieux-Québec. Son dynamisme économique vient principalement des institutions gouvernementales établies sur la colline Parlementaire. La zone d'influence des activités gouvernementales s'étend le long des grands axes du boulevard René-Lévesque et de la Grande Allée. Le second regroupe surtout des entreprises liées au Centre national des nouvelles technologies dont l'activité économique est orientée vers le savoir et les nouvelles technologies.

La particularité du centre-ville de Québec tient d'une forte présence de la fonction résidentielle qui cohabite non sans heurts avec les activités institutionnelles, commerciales et touristiques. Il y a en réalité deux catégories de population dans le centre-ville de Québec : les résidants permanents et les résidants de jour. Les travailleurs qui fréquentent le centre-ville comptent en effet pour une bonne proportion de la clientèle des commerces et services du centre-ville. L'arrondissement subit donc une pression importante sur ses équipements publics qui ont davantage une portée régionale que locale.

L'activité économique de l'arrondissement est principalement générée par la présence des institutions étatiques regroupées sur la colline Parlementaire. Durant la décennie 1990, l'économie de l'arrondissement s'est cependant beaucoup diversifiée. La revitalisation du quartier Saint-Roch et le développement de l'industrie touristique sont les grands leviers de ce changement structurel. La venue d'entreprises de nouvelles technologies et d'institutions d'enseignement a contribué au développement d'un centre d'affaires structurant dans Saint-Roch. La synergie résultant de ces activités a favorisé l'implantation de commerces de détail, d'entreprises de restauration et d'hôtellerie ainsi que le déploiement d'une vie culturelle très active grâce, notamment, à l'implantation du théâtre La Bordée et d'ateliers d'artistes.

La Cité est le cœur culturel de la ville de Québec. Les grands établissements culturels y sont concentrés, notamment : le Musée national des beaux-arts du Québec, le Musée de la civilisation, le Grand Théâtre, le théâtre La Bordée et le théâtre Périscope. Les manifestations d'envergure qui se déroulent dans la capitale, telles que le Festival d'été, les Fêtes de la Nouvelle-France et le Carnaval de Québec, se tiennent principalement sur des sites situés dans les limites de l'arrondissement. La concentration de ces activités traduit encore une fois le statut de centre-ville de Québec que détient La Cité. Le quartier historique que constitue le Vieux-Québec et le déroulement d'une vie culturelle très active dans Saint-Roch contribuent également à la diversité économique du centre-ville.

Fêtes de la Nouvelle-France

Quartier Saint-Roch

La structure commerciale de l'arrondissement s'est peu diversifiée avec les années, en raison de l'absence de centres commerciaux d'envergure ou de concentrations de commerces de grande surface. L'activité commerciale se déroule donc sur les artères commerciales traditionnelles. La Cité a su conserver le charme de ces artères dont le dynamisme a toutefois grandement souffert des grands bouleversements survenus dans les habitudes de consommation influencées par les tendances nord-américaines. Beaucoup fréquentées par une clientèle touristique et de gens d'affaires, les rues commerciales de la Haute-Ville et du Vieux-Québec regroupent principalement des commerces à vocation touristique ou régionale. L'avenue Cartier et la rue Saint-Jean *intra-muros*, destinées jadis à une clientèle locale, sont aujourd'hui des artères commerciales fréquentées par une clientèle régionale. La rue Saint-Jean *extra-muros* a cependant conservé son caractère très local au plan commercial. La rue Saint-Vallier demeure aujourd'hui l'une des artères commerciales qui porte en son cadre bâti des traces importantes de l'histoire commerciale du centre-ville de Québec. Quant à la rue Saint-Joseph, artère de prestige durant l'âge d'or de l'activité commerciale du quartier Saint-Roch, son dynamisme d'autrefois est en voie d'être réanimé dans la foulée des efforts de revitalisation du quartier.

L'activité industrielle de l'arrondissement est principalement générée par les activités du port de Québec concentrées au nord du bassin Louise et à l'anse Brown, en bordure du boulevard Champlain. Les parcs industriels Jean-Talon, Marie-de-l'Incarnation et Saint-Malo complètent le portrait du développement industriel. Ces parcs n'ont qu'une activité modérée du fait de leur emplacement en milieu urbain dense. Actuellement, les zones industrielles de l'arrondissement sont quasi totalement occupées.

les grands enjeux d'aménagement et les projets urbains

Le renforcement et la consolidation du centre-ville

Le renforcement du centre-ville de Québec passe nécessairement par la diversification des activités économiques, l'établissement de familles et une offre de services répondant aux besoins des diverses clientèles. La concentration d'entreprises des nouvelles technologies, certes justifiée dans une démarche de revitalisation, doit maintenant céder le pas à d'autres types d'entreprises. La diversification des activités économiques permettra d'éviter le ralentissement éventuel d'un développement dépendant fortement des subventions gouvernementales, car, sait-on jamais, les instances publiques pourraient réorienter leurs choix politiques en matière de développement économique de la capitale. La poursuite des investissements dans le centre d'affaires Saint-Roch est un enjeu important pour l'arrondissement. Il faut poursuivre les efforts déjà déployés par les investisseurs publics et privés pour insuffler un dynamisme renouvelé au centre-ville.

À la fois force et contrainte, la cohabitation des activités résidentielles et non résidentielles du centre-ville conditionne l'aménagement du territoire en fonction des besoins des diverses clientèles, c'est-à-dire les résidants, les travailleurs, les gens d'affaires et les touristes. À cet égard, l'un des grands défis que présente l'arrondissement est d'assurer un équilibre entre les fonctions résidentielle et économique. Des mesures réglementaires et une planification adéquate devront garantir une exploitation hôtelière respectueuse de l'environnement résidentiel du Vieux-Québec et de la Haute-Ville. Le déroulement des activités ludiques ne doit pas nuire à la qualité du milieu de vie des résidants.

Rivière Saint-Charles

Pointe-aux-Lièvres

Rue Saint-Joseph

Le renforcement du dynamisme des artères commerciales traditionnelles

L'attraction qu'exercent les grandes surfaces a eu des effets sur la structure commerciale de l'arrondissement. Les investissements importants faits par les secteurs public et privé pour relancer le commerce dans plusieurs artères traditionnelles ont conduit à la revitalisation des quartiers en déclin ou en voie de l'être. Il faut encore intervenir dans la rue Saint-Vallier, la rue Saint-Joseph et la côte d'Abraham pour renforcer le dynamisme économique du centre-ville, en tenant compte en priorité des besoins des résidants. Dans une moindre mesure, la revitalisation des rues Dorchester et de la Couronne pourrait prendre un véritable envol en améliorant le transport en commun dans le centre-ville.

La vocation multifonctionnelle de la Grande Allée, notamment dans le secteur de la colline Parlementaire, nuit à la fonction résidentielle que l'on veut pourtant prédominante. Cette grande artère subit une forte pression en faveur de l'implantation d'activités non résidentielles, notamment d'hôtellerie. Au cours des dernières années, la présence des bars et des restaurants a fortement perturbé la qualité de vie des résidants vivant à proximité. Il faut donc, dans la Grande Allée, établir un équilibre entre les différentes fonctions urbaines. Un meilleur encadrement et une répartition ou concentration plus adéquate des activités en vue d'un plus grand respect de l'environnement urbain constitue un enjeu d'importance pour l'arrondissement.

La problématique des déplacements et le renforcement du transport en commun

Comme c'est le cas dans tous les centres-villes, le réseau routier local La Cité est aux prises avec des problèmes d'engorgement et de stationnement. L'amélioration du transport en commun constitue une préoccupation majeure puisqu'une partie de la solution au problème de stationnement au centre-ville et de congestion du réseau routier supérieur en dépend. Le centre d'affaires Saint-Roch est particulièrement touché par la question du stationnement. Il faudra résoudre bientôt ce problème pour ne pas freiner la poursuite du développement de ce centre d'affaires. Visant à restreindre les déplacements dans le Vieux-Québec, le projet de mettre en service des autobus écologiques devrait permettre de réduire considérablement tant le nombre de véhicules qui y circulent que la quantité d'émissions de gaz à effet de serre. En outre, la réalisation de ce projet non seulement améliorera la qualité de la circulation piétonnière, mais aussi contribuera à mieux protéger le patrimoine architectural.

L'achalande accru des équipements de loisir et la consolidation des équipements et espaces publics existants

La question des loisirs dans La Cité revêt un intérêt particulier du fait que les équipements à ce chapitre sont utilisés non seulement par les résidants, mais aussi, durant la journée, par les travailleurs qui se déplacent de la banlieue vers les quartiers centraux. En effet, depuis la fusion des villes, tous les habitants de la ville de Québec ont accès à l'ensemble des équipements de loisir municipaux. La problématique des loisirs doit donc être examinée dans une perspective nouvelle, tant au plan de la qualité et de la disponibilité des équipements qu'à celui de leur capacité d'accueillir une clientèle plus nombreuse que la population des quartiers centraux. L'achalande accru des équipements récréatifs confirme d'ailleurs l'existence d'un réel centre-ville à Québec, qui fournit à l'ensemble des résidants de la ville des activités diversifiées.

Le développement prévisible de l'arrondissement au chapitre des équipements récréatifs s'appuie sur le potentiel des trois sites d'envergure que constituent le parc Victoria, le centre Saint-Roch et le site de la Pointe-aux-Lièvres. Le réaménagement prévu du centre Lucien-Borne constitue également un projet majeur dans la Haute-Ville. Le site récréatif de la Pointe-aux-Lièvres est actuellement très apprécié par la population de l'arrondissement, voire par toute la population de la ville.

Boulevard Charest Ouest

Enfin, la mise en réseau des parcs, espaces publics et équipements récréatifs de l'arrondissement est une condition essentielle au développement de milieux de vie destinés avant tout aux citoyens. La constitution d'un réseau intégré de circuits piétons et cyclables constitue en ce sens un autre enjeu majeur.

La mise en valeur du littoral

Actuellement destinée à la circulation de transit entre les ponts et le Vieux-Québec, la bordure fluviale est peu accessible aux citoyens. La mise en valeur de l'axe du littoral est au nombre des priorités sur lesquelles la Ville doit se pencher au cours des prochaines années. Au plan de la consolidation urbaine, le boulevard Champlain recèle un très grand potentiel en raison de sa situation géographique privilégiée et de la disponibilité des espaces à exploiter le long de son parcours. Le réaménagement de ce corridor structurant, qui fait partie du potentiel de développement d'un réseau d'espaces publics, devra se faire selon des orientations clairement définies. Le projet de réaménagement devrait pouvoir résoudre le problème du camionnage sur cette artère, principalement dans le secteur du Vieux-Port où l'étroitesse et la configuration des rues ne sont pas adaptées au volume de circulation actuel.

Le potentiel de développement du secteur de la Pointe-aux-Lièvres, l'insertion urbaine et le recyclage

Bien que La Cité soit caractérisée par une forte densité du milieu construit, elle recèle quand même un potentiel de développement relativement important. Le site de la Pointe-aux-Lièvres est le secteur du centre-ville offrant à la fois le plus de possibilités et les plus grandes contraintes en matière d'aménagement. Sa requalification est tributaire du réaménagement de l'autoroute Laurentienne, y compris la reconfiguration de l'accès à cette autoroute à la hauteur du boulevard Wilfrid-Hamel. Le réaménagement devrait inclure les terrains industriels situés entre l'autoroute et la rue de la Pointe-aux-Lièvres.

La construction en insertion au tissu bâti existant et le recyclage présentent également un potentiel considérable. Au nombre des sites où l'insertion urbaine est possible on compte la bordure fluviale, le boulevard Charest, le chemin Sainte-Foy et les terrains en bordure de la rivière Saint-Charles. Les propriétés conventuelles et les bâtiments publics appelés à être transformés, notamment des écoles, recèlent également un très grand potentiel de développement. Il faudra donc définir les orientations propres à en préserver les caractéristiques, tout en leur donnant des vocations nouvelles.

Le réaménagement du boulevard Charest

L'aménagement du boulevard Charest dans les années 1960 a largement transformé le paysage urbain des quartiers centraux, plus particulièrement celui du quartier Saint-Sauveur. La démolition d'une partie de celui-ci au profit de l'aménagement d'un boulevard à quatre voies, en cour arrière des immeubles, a créé une grande coupure dans un quartier peu favorisé, entraînant par le fait même la dégradation de son cadre bâti. Le réaménagement d'un axe déstructuré recelant l'un des plus grands potentiels de consolidation du territoire dépend des efforts de la Ville en matière de revitalisation des quartiers anciens, notamment le quartier Saint-Roch, jumelés à la volonté affirmée de développer les terrains viabilisés des secteurs centraux. Le réaménagement physique de cet axe et de ses abords n'est cependant pas suffisant : il faut redéfinir la vocation de cette artère dans une optique de continuité de la trame urbaine et d'accès au centre-ville.

Le parachèvement de l'aménagement de la colline Parlementaire

L'aménagement de la colline Parlementaire, colline symbole du statut de capitale que détient la ville de Québec, a transformé irrémédiablement le paysage de la Grande Allée. Les édifices imposants qui dessinent aujourd'hui le profil bâti de la Haute-Ville ont fait disparaître une bonne partie du patrimoine

Autoroute Laurentienne

Quartier Saint-Sauveur

Avenue Honoré-Mercier

Boulevard René-Lévesque

bâti de Québec, non sans impact sur l'aménagement des quartiers limitrophes. Les constructions modernes qui, durant les dernières décennies, se sont greffées au parc immobilier existant ainsi que les travaux de mise en valeur de l'espace public, tant le long des axes René-Lévesque et Honoré-Mercier qu'en façade du Parlement, ont fait ressortir la nécessité de compléter l'aménagement du tissu urbain sur les terrains encore vacants de ce secteur, en harmonie avec le tissu ancien des quartiers Saint-Jean-Baptiste et Vieux-Québec.

Les activités étatiques concentrées sur la colline Parlementaire devraient éventuellement faire une plus grande place à la fonction résidentielle dominante du quartier Saint-Jean-Baptiste. La mixité des activités administratives et des activités résidentielles favoriserait un meilleur équilibre urbain.

La consolidation du chemin Sainte-Foy

Le chemin Sainte-Foy constitue une façade du flanc nord de la falaise, soit le coteau Sainte-Geneviève. Plusieurs terrains le long de cette artère présentent des lacunes en matière d'aménagement. Les grandes propriétés institutionnelles qui y sont implantées recèlent un potentiel de recyclage et d'exploitation important, en raison notamment de la disponibilité d'espaces où ériger des constructions et de la transformation éventuelle de la vocation de ces propriétés. Les principes devant guider le réaménagement de l'axe, énoncés dans une étude déjà élaborée sur la structure de l'espace, devraient être pris en compte dans l'élaboration d'un concept général de réaménagement et d'un plan d'action connexe.

La conciliation des activités industrielles et récréatives du port de Québec

La problématique que présente le secteur du Vieux-Port a trait au maintien des activités économiques qui s'y déroulent tout en favorisant le développement de la vocation récréative de ce secteur. Il y a donc là un défi : établir un équilibre entre ces deux fonctions. Le réaménagement des bretelles d'autoroute et du tunnel Jean-Lesage est au cœur du réaménagement de la tête du bassin Louise. Le maintien et le développement du marché du Vieux-Port devront orienter le développement dans ce secteur.

Zone industrielle du Vieux-Port

Boulevard La Morille

Boulevard Saint-Joseph

LES RIVIÈRES

Histoire

Le territoire de l'arrondissement des Rivières a été occupé très tôt dans l'histoire de la colonisation, soit dès le 17e siècle, au temps du régime français. Pendant près de 300 ans, sa vocation demeure essentiellement agricole, et l'arrière-pays constitue une source importante d'approvisionnement pour les citadins qui achètent les denrées offertes sur les marchés de Québec. La villégiature s'introduit lentement dans le paysage à partir du début du 20e siècle, les résidants de la ville venant se détendre dans leurs résidences d'été.

Ce n'est qu'à l'aube des années 1950 que s'amorce un réel changement et qu'on assiste à l'urbanisation du territoire, conséquence du boom démographique et du phénomène de croissance accélérée des banlieues de la période de l'après-guerre. Grâce à l'accroissement de leur population, des paroisses ou villages obtiennent le statut de municipalité : la municipalité de Charlesbourg-Ouest (futur quartier Lebourgneuf) est constituée en 1952; Les Saules, en 1960; Neufchâtel, en 1964. Petite-Rivière obtient le statut de ville en 1955 et prend le nom de Duberger en 1964. Pour sa part, Québec-Ouest est déjà érigé en municipalité depuis 1916 et changera son nom en celui de Vanier en 1966. Lors d'une réorganisation territoriale qui se déroule entre 1969 et 1973, toutes ces municipalités – à l'exception de Vanier – sont greffées au territoire de l'ancienne ville de Québec et formeront dès lors le secteur des Rivières.

Caractéristiques générales de la population

On dénombre 59 195 citoyens dans Les Rivières, soit 11,7 % de la population totale de la ville de Québec. Cet arrondissement est au 3e rang des arrondissements les moins populeux. De 1991 à 1996, sa population s'est accrue de 5,3 %, puis est demeurée stable entre 1996 et 2001. Pendant cette dernière période, La Cité, Limoilou et, dans une moindre mesure, Sainte-Foy–Sillery ont enregistré soit une nette augmentation de leur population soit un ralentissement de croissance.

Le groupe des 0-14 ans forme 15,77 % de la population de l'arrondissement et les 65 ans et plus, 12,24 %. Les Rivières se classe au 3e rang, après La Haute-Saint-Charles et Laurentien, quant au nombre de personnes de 25 à 44 ans (31,17 %). De 1996 à 2001, ce groupe d'âge a toutefois subi une diminution relativement importante, soit de 11,5 % contre 9,9 % dans l'ensemble de la ville. Le groupe des 15-24 ans a également diminué plus dans Les Rivières (6,8 %) que dans l'ensemble de la ville (1,9 %). Enfin, l'âge moyen des habitants de l'arrondissement est de 38,5 ans, alors qu'il est de 39,5 ans dans l'ensemble de la ville.

En 2001, l'arrondissement comptait 26 005 ménages comparativement à 24 565 en 1996. Entre 1996 et 2001, le nombre de ménages s'est donc accru de 5,9 % alors que la population est restée stable. Comme ailleurs dans la ville, la majorité des ménages (66,8 %) de l'arrondissement sont composés de une ou de deux personnes. Néanmoins, la proportion des ménages d'une seule personne (30,72 %) y est inférieure à celle relevée dans l'ensemble de la ville (34,78 %).

Situation géographique et accessibilité

L'arrondissement des Rivières couvre une superficie de 51,8 km^2, ce qui représente 9,2 % de la superficie totale de la ville. Il est constitué de la totalité de l'ancienne ville de Vanier ainsi que d'une portion de l'ancienne ville de Québec, c'est-à-dire les quartiers Duberger, Les Saules, Lebourgneuf

Autoroute du Vallon

Boulevard Pierre-Bertrand

Terminus Les Saules

et, partiellement, Neufchâtel. Le parc technologique du Québec-Métropolitain fait également partie de l'arrondissement, de même qu'une portion du territoire faisant traditionnellement partie des quartiers Vieux-Limoilou et Saint-Sauveur, à l'est de l'avenue Soumande et au sud du boulevard Wilfrid-Hamel.

Du fait de sa position centrale sur le territoire municipal, l'arrondissement des Rivières est adjacent à presque tous les arrondissements de la ville, à l'exception de celui de Beauport. Il est borné au sud par Sainte-Foy–Sillery et La Cité, à l'est par Limoilou et Charlesbourg, à l'ouest par Laurentien et au nord par La Haute-Saint-Charles.

Comme d'autres territoires de banlieue, celui de l'arrondissement s'est pour ainsi dire développé en fonction de l'automobile. Il est très bien desservi par les axes autoroutiers qui le parcourent ou le ceinturent, soit l'autoroute Félix-Leclerc dans l'axe est-ouest et les autoroutes Laurentienne, du Vallon et Henri IV dans l'axe nord-sud. Grâce à ces voies, les résidants jouissent d'un accès rapide à l'ensemble du territoire de la ville. Malgré l'existence de cinq artères principales (les boulevards Wilfrid-Hamel, Masson, de l'Ormière, Saint-Joseph et Bastien) et cinq artères secondaires (les boulevards Pierre-Bertrand, de l'Auvergne et Lebourgneuf, l'avenue Saint-Sacrement et la rue Bouvier), le réseau artériel local demeure insuffisamment développé. Cette situation provoque une congestion de la circulation sur certains axes, principalement aux heures de pointe, et complexifie les déplacements des différents usagers qui doivent effectuer d'importants détours pour circuler d'un point à l'autre.

Le réseau de transport en commun constitue un élément facilitant, mais sa desserte n'est pas optimale, notamment vers les arrondissements adjacents, dans l'axe est-ouest. Le territoire compte deux parcobus, l'un au Carrefour Les Saules et l'autre à l'église Saint-André, essentiellement destinés aux résidants de la portion nord de la ville. Les parcours express procurent un accès facile au centre-ville aux heures de pointe, mais la desserte est beaucoup plus restreinte en soirée et durant les fins de semaine. De plus, l'arrondissement ne bénéficie pas d'un parcours métrobus en voie réservée, lequel accélérerait les déplacements.

Organisation spatiale, caractéristiques et composantes du territoire

Les rivières Saint-Charles, Duberger et Lorette qui sillonnent le territoire sont au nombre des principaux éléments identitaires de l'arrondissement des Rivières, d'où son nom. Les nombreux espaces verts et milieux naturels qui les bordent constituent également un atout indéniable pour la population. Encore peu aménagés, ils recèlent un potentiel récréotouristique considérable qu'il importe de promouvoir et de mettre en valeur. Le parc linéaire de l'Escarpement, qui traverse le quartier Lebourgneuf dans l'axe est-ouest, compte parmi les principaux. Comme il est essentiellement à l'état naturel, les randonneurs peuvent en apprécier la flore, la faune et les sentiers qui le sillonnent. Le parc Chauveau, qui couvre quelque 145 hectares, est aussi un milieu naturel de grande qualité. Grâce à ses aménagements, on peut y pratiquer de nombreuses activités de plein air et de loisir telles que la marche, le vélo et le ski de fond. Le parc linéaire de la rivière Saint-Charles, qui côtoie le corridor des Cheminots, et les parcs Les Saules, Chauveau et de l'Escarpement forment un réseau vert d'envergure. Le prolongement du parc linéaire de la rivière Saint-Charles jusqu'à la chute Kabir Kouba et l'achèvement des travaux de renaturalisation des berges de la rivière rendront ce parc plus attrayant et augmenteront son potentiel d'activités de plein air. Des pistes cyclables importantes sont accessibles le long de son parcours actuel qui longe la limite sud du territoire jusqu'au pont Scott, ainsi que par le corridor des Cheminots, lequel traverse l'arrondissement dans l'axe sud-est/nord-ouest.

Le parc immobilier résidentiel de l'arrondissement est relativement récent puisque 5,5 % seulement des logements ont été construits avant 1950, 28,8 % l'ont été entre 1950 et 1970 et 65,7 %, après 1971. À l'image d'autres territoires de banlieue, son milieu bâti est beaucoup moins dense que celui des quartiers centraux. On note d'ailleurs une faible mixité des fonctions, le territoire étant formé de secteurs homogènes où

Parc Chauveau

Secteur des Méandres

Parc industriel Carillon

Parc industriel Métrobec

prédomine l'habitation unifamiliale. En effet, les maisons unifamiliales forment 44,2 % du parc de logements. Les immeubles à logements multiples se trouvent principalement en bordure des principaux axes de circulation, entre autres, les boulevards Wilfrid-Hamel, Père-Lelièvre, Masson et de l'Ormière, et dans le sud du secteur Vanier. Des ensembles résidentiels de moyenne densité sont également érigés du côté nord du boulevard Lebourgneuf.

Les Rivières compte de grands terrains non construits recelant un potentiel de développement considérable. Ces terrains sont situés dans les secteurs Chauveau, des Méandres et du Domaine qui sont proches des principaux pôles de services et d'emplois et très bien desservis par le réseau autoroutier. Ces secteurs font partie des principales zones de développement de la ville.

L'économie de l'arrondissement est diversifiée et présente une bonne vitalité. Le quartier Lebourgneuf constitue l'un des pôles majeurs d'activités de la ville. Il regroupe bon nombre de bureaux administratifs et de places d'affaires, de même qu'un centre commercial d'envergure : les Galeries de la Capitale. Deux grandes surfaces, les mégacentres des Galeries et Lebourgneuf, s'établissent actuellement dans ce quartier. Mentionnons aussi la présence du centre commercial Place Fleur-de-Lys au sud-est de l'arrondissement, en bordure du boulevard Wilfrid-Hamel. On trouve également des commerces et services au cœur des divers quartiers et le long des boulevards Wilfrid-Hamel, Père-Lelièvre, Pierre-Bertrand, Masson, de l'Ormière, de l'Auvergne, Saint-Joseph, des Gradins et Bastien, de l'avenue Saint-Jean-Baptiste ainsi que des rues Soumande, du Marais et Bouvier.

Plus du tiers des parcs industriels de la ville de Québec sont situés dans l'arrondissement, cette forte concentration s'expliquant aisément par la facilité d'accès au réseau autoroutier. Ces parcs recèlent un grand potentiel économique et constituent une importante source d'emplois. Pour être plus précis, disons qu'il y a dix zones ou parcs industriels, dont un est spécialisé dans le domaine de la haute technologie. Les activités qui se déroulent dans les parcs Armand-Viau, Métrobec, des Carrières, Carillon, Frontenac, Duberger et Cardinal ainsi que dans les zones Carrefour du commerce et Lebourgneuf ont trait à des domaines traditionnels tels que l'entreposage, la distribution, la transformation, le commerce de gros, les services spécialisés et le transport. Le parc technologique du Québec-Métropolitain constitue pour sa part le pôle principal de la technorégion. Carrefour économique d'envergure mondiale, il regroupe une centaine d'entreprises œuvrant dans des domaines de pointe : l'optique, la photonique, le bioalimentaire, le médical, l'environnement, les nouveaux matériaux et les technologies de l'information.

Enfin, Les Rivières compte deux grands établissements publics : le centre de détention de Québec et le centre de réadaptation physique François-Charron qui dessert la population de l'est de la province.

les grands enjeux d'aménagement et les projets urbains

Modes de déplacements alternatifs et transport collectif

Les piétons et les cyclistes doivent parcourir de longues distances ou effectuer d'importants détours pour se déplacer d'un quartier à l'autre ou vers les secteurs de services de l'arrondissement. De plus, ils courent des risques quand il s'agit de traverser certains axes dont l'aménagement est peu convivial (Pierre-Bertrand, Wilfrid-Hamel et Père-Lelièvre) ainsi que des entrées ou sorties d'autoroutes dans les quartiers Duberger et Les Saules. Il faut donc renforcer le réseau artériel de l'arrondissement, tout en favorisant la multiplication de

Boulevard Lebourgneuf

Parc Chauveau

liens sécuritaires aux endroits cruciaux et de part et d'autre des barrières qui entrecoupent le territoire. Les espaces récréatifs linéaires doivent également être mis à profit pour relier les quartiers ou unités de voisinage. Les pôles de services locaux devraient par ailleurs être renforcés et rendus davantage accessibles afin d'encourager les déplacements non motorisés.

Enfin, il est souhaitable de renforcer le service de transport collectif, tout particulièrement dans l'axe est-ouest. En effet, l'arrondissement compte d'importantes concentrations d'activités, de services et d'emplois qu'il faut rendre plus accessibles depuis les quartiers de l'arrondissement et les autres secteurs de la ville. Tel que proposé par les responsables du Réseau de transport de la capitale, l'ajout d'un parcours prioritaire avec navettes fréquentes (métrobus) à la hauteur du boulevard Lebourgneuf permettrait d'atteindre cet objectif.

Renaturalisation des berges de la rivière Saint-Charles et prolongement du parc linéaire

Le projet de renaturalisation et de dépollution de la rivière Saint-Charles est un projet d'envergure dont la réalisation devrait se terminer en 2008, juste avant les célébrations qui marqueront le 400e anniversaire de la ville de Québec. D'une part, des bassins de rétention doivent être installés pour éviter les débordements d'égout dans la rivière. D'autre part, les rives seront aménagées à des fins récréatives et on procédera à l'enlèvement des murs de béton bordant la rivière dans la portion sud du territoire. Devant être prolongé jusqu'à la chute Kabir Kouba, le parc linéaire de la rivière Saint-Charles traversera donc de part en part le territoire de l'arrondissement. La population pourra ainsi se réapproprier ce milieu naturel de grande qualité.

Mise en valeur des parcs Duberger, Les Saules, de l'Escarpement et Chauveau

L'aménagement du parc linéaire de la rivière Saint-Charles constitue une occasion idéale pour réaliser des projets connexes qui développeront le potentiel récréatif de l'arrondissement. Ainsi, la Ville entend procéder à la mise en valeur du parc Les Saules et à l'aménagement d'un réseau de sentiers naturels qui relieront les parcs Les Saules et Duberger. Le parc de l'Escarpement est également appelé à être bonifié grâce à la réalisation d'aménagements extensifs liés à la détente et au plein air. Il constitue l'un des seuls liens directs pour le piéton ou le cycliste circulant d'est en ouest dans le quartier Lebourgneuf. Le parc Chauveau fait aussi l'objet de réflexions : tout en préservant d'importantes aires boisées, on prévoit aménager une aire récréative et sportive dans ses portions nord et nord-est.

Morcellement du territoire

Les Rivières se caractérise par la présence de multiples barrières naturelles ou anthropiques qui complexifient son organisation spatiale. Les cours d'eau – à la fois source de potentiels et de contraintes –, les autoroutes, les corridors hydroélectriques et les voies ferrées contribuent à isoler les quartiers les uns des autres. La présence de vastes terrains vacants, de secteurs commerciaux de grande superficie et de nombreuses zones industrielles a pour effet d'accroître le morcellement du territoire. Ces barrières, combinées à une spécialisation des fonctions, ne favorisent pas les déplacements piétonniers entre les quartiers résidentiels et les secteurs de services. Il serait souhaitable de repenser l'aménagement de certaines artères, dont les boulevards Wilfrid-Hamel, Père-Lelièvre et Pierre-Bertrand, afin de les rendre plus conviviales aux différents usagers et d'assurer une meilleure cohésion entre les divers quartiers et unités de voisinage.

Les corridors de lignes à haute tension et les postes Laurentides, Frontenac I et Frontenac II créent aussi une coupure dans la trame urbaine. Parfois contiguës à des secteurs résidentiels de basse densité, les emprises hydroélectriques sont déboisées très largement et soutiennent des structures d'une stature imposante. Composantes inévitables du milieu urbain, elles doivent néanmoins faire l'objet de mesures d'atténuation de leur impact. Certains projets réalisés par le passé, notamment dans le quartier Lebourgneuf, constituent un bon exemple des mesures à privilégier : plantation d'écrans végétaux, aménagement de sentiers pédestres ou cyclables et établissement d'aires récréatives.

Boulevard de l'Ormière

Boulevard Wilfrid-Hamel

Boulevard Lebourgneuf

Consolidation du réseau routier et prolongement de l'autoroute du Vallon en boulevard urbain

Le morcellement du territoire rend difficile de s'y déplacer, tant en voiture qu'à pied ou en vélo. L'absence de liens au centre de l'arrondissement se fait sentir autant dans l'axe est-ouest que nord-sud. Ailleurs, il n'existe qu'un petit nombre de passages permettant de circuler de part et d'autre des barrières naturelles ou anthropiques. Il en résulte, surtout aux heures de pointe, un achalandage accru du réseau artériel, notamment de l'axe Masson/de l'Ormière et des boulevards Lebourgneuf et Pierre-Bertrand. Ainsi, il semble souhaitable de renforcer le réseau artériel existant tout en complétant la trame urbaine là où elle s'avère incomplète, plus particulièrement dans Lebourgneuf et la partie est de Neufchâtel.

Le prolongement de l'autoroute du Vallon en boulevard urbain constitue un enjeu majeur pour l'arrondissement, puisque la plupart des terrains où de nouveaux lotissements résidentiels sont possibles sont situés de part et d'autre de l'emprise réservée à cette fin. Pour en arriver à un consensus quant au trajet à privilégier et s'assurer que sa réalisation aura un impact très restreint sur l'environnement, le Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE) tiendra des audiences publiques.

Vitalité commerciale

Le pôle d'affaires Lebourgneuf constitue une composante structurante du territoire. On doit donc favoriser la poursuite du développement et la consolidation du quartier Lebourgneuf. Néanmoins, la venue de commerces de grande surface doit s'effectuer avec discernement compte tenu de l'impact qu'ils ont sur la vitalité des autres secteurs commerciaux. Un juste équilibre s'impose.

Il importe en effet de maintenir le dynamisme des artères commerciales et des pôles de services locaux, qui contribuent à la qualité de vie de la population en procurant des services proches du lieu de résidence. Le boulevard Wilfrid-Hamel traverse le territoire de l'arrondissement dans l'axe est-ouest et regroupe divers commerces et services sur ses abords, particulièrement dans le secteur de Vanier. On remarque cependant des lacunes au plan de la qualité du bâti et de l'encadrement, de même qu'à celui de l'aménagement des espaces publics et privés. Il faudrait envisager à moyen terme le réaménagement et la mise en valeur de ce boulevard.

Cohabitation difficile de certaines fonctions

Certaines fonctions cohabitent difficilement en raison d'une gradation inadéquate de l'intensité des activités. Ainsi, des secteurs résidentiels côtoient des zones industrielles ou commerciales dont les activités altèrent la qualité de vie des résidants en raison du bruit, de la pollution ou de la circulation lourde qu'elles génèrent. C'est notamment le cas des parcs industriels Frontenac et des Carrières. Les zones tampons prévues à leur interface sont parfois déficientes du fait de leur dimension insuffisante ou de leur aménagement incomplet.

La proximité du réseau routier supérieur avec des secteurs résidentiels constitue une contrainte majeure pour les résidants de ces secteurs. Les murs coupe-son installés en bordure des autoroutes atténuent l'impact sonore de ces autoroutes, mais leur aménagement est incomplet. Le passage de la voie ferrée de part en part de l'arrondissement contribue à créer une rupture dans la trame urbaine et sa présence altère la qualité de vie des résidants. On doit inévitablement composer avec l'existence de ces différents éléments urbains, mais on peut minimiser les nuisances qu'ils génèrent.

Potentiel des parcs industriels

Bien qu'occupés dans des proportions diverses, tous les parcs et zones industriels de l'arrondissement disposent encore de terrains susceptibles d'être exploités. En outre, ils présentent peu de liens vers les quartiers environnants et leur accès peu difficilement se faire autrement qu'en voiture, notamment dans la portion sud du territoire. Les commerces,

Secteur Lebourgneuf

Bungalow, quartier Les Saules

Boulevard Père-Lelièvre

restaurants et autres places d'affaires ne profitent donc pas autant qu'ils le pourraient de la clientèle de jour que recèlent pour eux les parcs et zones industriels. Ainsi, il serait opportun d'optimiser le potentiel de ces derniers et d'accroître leur rayonnement sur l'économie locale.

Poursuite de l'expansion résidentielle et consolidation des quartiers existants

Les secteurs Chauveau, des Méandres et du Domaine recèlent un grand potentiel d'expansion résidentielle. À lui seul, le secteur Chauveau pourrait accueillir plus de 2000 nouveaux logements. Situés à proximité des services, de concentrations d'emplois et du réseau autoroutier, ces secteurs devraient être considérés prioritaires au plan de l'expansion résidentielle. À cet égard, on devra d'abord s'assurer que les infrastructures en place sont en mesure de desservir les nouvelles habitations projetées. Au besoin, on devra réaliser les travaux nécessaires à leur mise à niveau, qu'il s'agisse de construire de nouvelles voies de circulation pour compléter le réseau artériel, d'accroître la capacité du réseau d'égout ou d'installer des bassins pour capter les eaux de surface. Il serait également souhaitable de favoriser une certaine densification résidentielle en bordure des principaux axes, de manière à fournir une offre de logements suffisamment variée pour répondre aux besoins des diverses clientèles.

Les quartiers Duberger et Les Saules comptent une forte proportion d'habitations construites entre 1950 et 1970. À l'époque, ces quartiers accueillaient surtout des familles, mais ils sont aujourd'hui confrontés à de nouvelles réalités : vieillissement et diversification de la population, ménages au revenu limité, etc. Afin de mieux répondre aux besoins actuels, on devra favoriser une requalification graduelle de ces banlieues traditionnelles.

Rue du Mesnil

Côte de l'Église

SAINTE-FOY–SILLERY

Histoire

Le territoire de l'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery fut colonisé dès le début de la Nouvelle-France. En 1637, les jésuites fondent la mission Saint-Joseph-de-Sillery, aujourd'hui la Maison des Jésuites. La colonie se développe et le territoire est divisé en seigneuries, dont celles de Sillery, Gaudarville, Maure et Bélair. La paroisse de Sainte-Foy est constituée en 1698, les habitants s'étant graduellement installés autour du noyau de peuplement. À la fin du 17e siècle, la Grande Allée et les chemins Saint-Louis, Sainte-Foy et du Foulon constituent déjà d'importants liens avec Québec, tandis que les routes de l'Église et du Vallon relient les communautés dans l'axe nord-sud. La population subsiste alors principalement des fruits de l'agriculture, mais on assiste bientôt à l'émergence de la villégiature en bordure du chemin Saint-Louis. Érigée en municipalité en 1855, Sainte-Foy perd cependant une partie de son territoire à la suite de l'érection de la municipalité de Saint-Colomb-de-Sillery en 1856 et de la paroisse Saint-Félix-du-Cap-Rouge en 1872. À cette même époque, la prospérité issue du commerce du bois et de la construction navale favorise le déploiement de Sillery. Alors que les notables acquièrent de grands domaines au sommet de la falaise, des noyaux d'habitat ouvrier s'installent dans les secteurs de la côte de l'Église, de la côte à Gignac, du chemin du Foulon et de Bergerville.

La fin du 19e siècle s'accompagne de changements qui auront un impact majeur sur l'avenir du territoire. De nombreuses institutions religieuses s'établissent, et la construction des premiers grands établissements hospitaliers à l'extérieur de Québec profite à la population en raison des emplois créés. En 1910, Sillery bénéficie d'un lien rapide avec Québec par le tramway. La construction du pont de Québec est terminée en 1917. Dès lors, les fermes disparaissent graduellement au profit de nouveaux secteurs résidentiels. La construction du premier pavillon de la Cité universitaire en 1948 et l'ouverture du premier grand centre commercial en 1957 marquent l'amorce d'une urbanisation rapide et intensive du territoire. Si la superposition d'une trame urbaine sur un territoire jusqu'alors rural a en partie estompé les traces du passé, l'acquisition de grands domaines par les communautés religieuses a par ailleurs conduit à la sauvegarde d'un certain nombre de ces vestiges, notamment en bordure du chemin Saint-Louis. Aujourd'hui, plusieurs sites sont reconnus pour leur intérêt patrimonial et contribuent au rayonnement culturel de l'arrondissement.

Caractéristiques générales de la population

Sainte-Foy–Sillery compte 68 410 résidants, ce qui représente 13,5 % de la population totale de la ville. Sa population a diminué de 0,8 % entre 1996 et 2001. Il est au 2e rang des arrondissements pour ce qui est de l'âge moyen, 43,1 ans contre 39,5 ans dans l'ensemble de la ville. Les personnes de 65 ans et plus forment 20,6 % de la population et leur poids relatif est en hausse de 30,3 % depuis 1996. La plus grande part de la population est cependant composée de personnes de 45-64 ans (28,6 %), ce qui laisse présager un vieillissement prononcé au cours des prochaines années. À l'opposé, le groupe des 0-14 ans ne représente que 10,19 % de la population, alors qu'il forme 15,0 % de la population totale de la ville. L'arrondissement possède également la plus faible proportion de personnes de 25 à 44 ans (23,17 % contre 29,4 % à l'échelle de la ville), ce groupe ayant enregistré une baisse de

Université Laval

Vue de Sillery

Boulevard Laurier

Entrée des ponts

15,8 % entre 1996 et 2001. Autre caractéristique particulière, c'est dans Sainte-Foy–Sillery que l'on trouve le plus grand nombre de personnes de 15 à 24 ans (23,17 % de la population). Cette situation s'explique par la présence d'établissements d'enseignement supérieur qui attirent de nombreux jeunes adultes de l'extérieur de la région. On constate d'ailleurs une croissance du nombre d'immigrants, notamment en raison de l'attraction qu'exerce l'Université Laval. Actuellement, près de 5 % de la population de l'arrondissement est d'origine étrangère.

Sainte-Foy–Sillery est le second arrondissement en importance pour ce qui est du nombre de ménages. Il en compte 33 570, et le nombre de ménages a enregistré une hausse de 4,8 % entre 1996 et 2001. Les ménages de petite taille sont les plus nombreux, et ceux composés d'une seule personne forment 40,6 % des ménages de l'arrondissement.

Situation géographique et accessibilité

L'arrondissement couvre une superficie de 28,69 km^2, soit 5,16 % de la superficie totale de la ville. Il comprend les anciennes villes de Sillery et de Sainte-Foy, à l'exclusion des quartiers Champigny, Chauveau et Les Sources. Grâce aux ponts de Québec et Pierre-Laporte, il constitue un accès majeur à la ville depuis la rive sud. Son territoire est borné à l'ouest par l'arrondissement Laurentien, au sud par le Saint-Laurent, au nord par Les Rivières et à l'est par La Cité.

Les autoroutes Duplessis, Henri IV et du Vallon traversent le territoire dans l'axe nord-sud, les deux premières communiquant avec les ponts. Elles créent des ruptures certaines dans la trame urbaine, mais facilitent par ailleurs l'accès rapide au pôle d'affaires et aux institutions de Sainte-Foy. Le boulevard Laurier, en lien avec les ponts, constitue une entrée principale de la ville. La continuité et le caractère des artères Laurier/Saint-Louis, Champlain, Sainte-Foy et René-Lévesque, artères qui relient le pôle Sainte-Foy au centre-ville, confirment l'existence d'un corridor structurant est-ouest sur le plateau de Québec. Le chemin des Quatre-Bourgeois et le boulevard du Versant-Nord complètent le réseau artériel dans l'axe est-ouest. En direction opposée, les artères sont moins nombreuses et parfois peu adaptées à un fort débit de circulation, ce qui provoque des problèmes de congestion. Le boulevard Pie XII et la route de l'Église constituent les principales voies nord-sud. Les axes Maguire/côte de l'Église, Charles-Huot/côte à Gignac et des Gouverneurs établissent aussi des liens entre les parties nord et sud, mais présentent une capacité de circulation plus limitée et un raccordement incomplet avec le réseau artériel. L'importance du réseau routier et la configuration des voies ne facilitent guère les déplacements non motorisés. Malgré les efforts des dernières années, des améliorations sont encore nécessaires.

Le transport en commun s'avère particulièrement efficace sur le territoire de Sainte-Foy–Sillery. Deux parcours métrobus – le 800 et le 801– traversent l'arrondissement de part en part, jusqu'au terminus Marly dans le secteur de la Pointe-Sainte-Foy. En outre, plusieurs parcours express relient directement les secteurs résidentiels périphériques de Québec au pôle d'emplois important que constitue l'arrondissement.

Organisation spatiale, caractéristiques et composantes du territoire

Sainte-Foy–Sillery se caractérise par un étalement du cadre bâti et une densité d'occupation du sol relativement faible. Les maisons unifamiliales, mode d'habitation qui exige beaucoup d'espace, représentent à elles seules 30,8 % des logements. Sur le pourtour du pôle d'affaires régional, la densité et la typologie résidentielle sont souvent inadéquates compte tenu de l'envergure des centres commerciaux et des immeubles à bureaux.

Les habitations multifamiliales sont principalement concentrées le long des autoroutes du Vallon, Henri IV et Duplessis, en bordure du chemin des Quatre-Bourgois et à proximité du campus de l'Université Laval, notamment au nord du chemin Sainte-Foy. Secteur de développement plus récent, la Pointe-Sainte-Foy présente également une densité d'occupation plus élevée et offre une variété de types de logements,

Pointe-Sainte-Foy

Autoroute du Vallon Sud

Parc du Bois-de-Coulonges

Église de la Visitation

Rue du Campanile

de moyenne à haute gamme. Les exercices de planification antérieurs ont conduit à la réalisation d'un ensemble résidentiel de moyenne à forte densité, doté d'un petit noyau de services de proximité sur la rue du Campanile. C'est d'ailleurs dans le secteur de la Pointe-Sainte-Foy que l'on trouve la plupart des terrains vacants susceptibles d'être exploités à court terme.

À l'exception des noyaux anciens de Sillery et du secteur de la Pointe-Sainte-Foy, le tissu résidentiel a principalement été développé entre 1945 et 1975. Certains secteurs résidentiels, tant unifamiliaux que multifamiliaux, manifestent aujourd'hui des signes de vieillissement

Le secteur historique de Sillery a été reconnu en 1964 afin d'assurer la pérennité des vastes domaines (le domaine Cataraqui, la Villa Bagatelle, etc.) et des propriétés conventuelles qui dominent la falaise. Longeant le chemin Saint-Louis, il s'étend de l'avenue Charles-Huot jusqu'à l'avenue de Laune. Les propriétés conventuelles, qui recèlent une grande valeur patrimoniale et des boisés urbains de qualité, font aujourd'hui face à des pressions en faveur d'un développement. Le secteur historique comprend aussi les noyaux de peuplement anciens de la côte de l'Église et du chemin du Foulon, développés au cours de la seconde moitié du 19e siècle à des fins d'habitat ouvrier. Les secteurs de Bergerville et de la côte à Gignac n'en font toutefois pas partie.

Noyau d'origine de Sainte-Foy, le site historique de l'église Notre-Dame-de-Foy, classé en 1978, englobe les vestiges des trois églises qui s'y sont succédé, la sacristie, le presbytère, le charnier et le vieux cimetière. La Ville s'est portée acquéreur du site en 1996 pour y réaliser d'importants travaux de mise en valeur et de consolidation. Nommé « parc de la Visitation », il est désormais un lieu de diffusion culturelle reconnu.

Quelques propriétés isolées sont également protégées en vertu de la *Loi sur les biens culturels*. La maison Gomin notamment, seul édifice de type château à Sainte-Foy, détient le statut de site du patrimoine.

Sainte-Foy–Sillery se démarque par une forte concentration d'établissements d'enseignement, dont l'Université Laval et les cégeps de Sainte-Foy et Champlain/St. Lawrence qui contribuent au dynamisme culturel et sportif du milieu. De plus, deux grands centres hospitaliers, l'Hôpital Laval et le CHUL, sont aussi situés sur le territoire. En lien avec l'Université, le dernier constitue un attrait pour les centres de recherches et les entreprises novatrices du domaine de la santé.

L'activité commerciale occupe une place prépondérante au sein de l'économie de l'arrondissement. Cette situation s'explique par la présence d'un pôle d'affaires d'envergure régionale à proximité des ponts. Second pôle d'emplois en importance à l'échelle régionale, son envergure lui confère un rôle structurant complémentaire au centre-ville. Situé en bordure du boulevard Laurier et s'étendant de l'autoroute Henri IV jusqu'à la route du Vallon, il regroupe de nombreux commerces de détail et des entreprises de services – dont les centres commerciaux Place Sainte-Foy, Place de la Cité et Place Laurier – ainsi que plusieurs immeubles à bureaux. L'hôtellerie y est également présente, au point qu'elle représente l'une des deux principales concentrations d'hébergement touristique de la ville. Soulignons aussi la présence d'une concentration d'immeubles à bureaux à l'angle du chemin Saint-Louis et de la rue Thornhill, probablement favorisée par la proximité du centre-ville.

Des commerces et des entreprises de services de nature locale ont également pignon sur rue en bordure des grands axes qui traversent le territoire. Leur distribution est relativement régulière le long du chemin Sainte-Foy, mais plus ponctuelle dans les abords de la route de l'Église, du chemin des Quatre-Bourgeois et du chemin Saint-Louis. On note en outre l'existence de petits pôles locaux sur le boulevard Neilson, la rue du Campanile, l'avenue Myrand et l'avenue Maguire. Bien que ses caractéristiques soient celles d'un pôle local, l'avenue Maguire est devenue un lieu de rencontre apprécié pour ses nombreux restaurants et boutiques qui attirent une large clientèle.

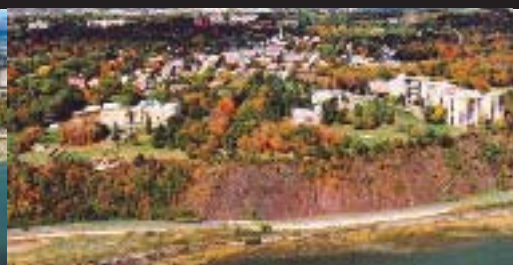
L'arrondissement compte trois secteurs industriels sur son territoire. Les parcs Colbert-Est et Jean-Talon-Sud

Parc industriel Colbert

Avenue Myrand

Avenue Maguire

Marina de Sillery



Propriétés religieuses dans Sainte-Foy–Sillery

regroupent des entrepôts, des centres de distribution et des entreprises manufacturières, mais le second se distingue par un nombre considérable de commerces de détail et d'entreprises de services. Ces deux parcs industriels s'ajoutent aux neuf autres de la ville qui, comme eux, sont distribués de part et d'autre des autoroutes Charest, Henri IV et du Vallon. Leur intégration au réseau autoroutier est propice aux déplacements des fournisseurs et de la main-d'œuvre. Néanmoins, le réseau routier isole les parcs les uns des autres et les multiples échangeurs complexifient leur accès. Le territoire de Sainte-Foy–Sillery comprend également une portion du port de Québec : la zone industrielle de l'Anse au Foulon où se déroulent des activités de manutention et d'entreposage de marchandises et de produits divers

Sainte-Foy–Sillery dispose de magnifiques points de vue sur le Saint-Laurent, notamment depuis le parc du Bois-de-Coulonge et le promontoire de l'église Saint-Michel. Le littoral, qui offre un panorama exceptionnel sur le fleuve et la rive sud, est susceptible de constituer un lieu de détente recherché. Les citoyens profitent déjà d'une piste cyclable et d'un contact direct avec le Saint-Laurent grâce aux différents accès publics aménagés le long de son parcours, notamment le parc de la plage Jacques-Cartier et le parc de la Jetée de Sillery. La mise en valeur de l'ensemble du corridor Champlain et du littoral semble d'autant plus justifiée qu'il constitue un accès important à la ville de Québec.

L'arrondissement comporte des espaces verts de grande qualité. Les boisés conservés sur les grandes propriétés de Sillery font de la falaise un milieu naturel d'intérêt qui façonne le paysage urbain. Le parc du Bois-de-Coulonge présente à la fois des aires boisées, des aménagements horticoles et plusieurs bâtiments anciens témoignant de son riche passé. Il constitue un parc public d'intérêt régional voué à des activités de détente. Le secteur de la Pointe-Sainte-Foy comporte deux boisés dont la richesse et la rareté, sur le plateau ouest, ont incité la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ) à intervenir afin d'en protéger l'intégrité. Le boisé de Marly est un espace naturel de détente protégé sous deux désignations : habitat d'une espèce menacée et parc récréotouristique et de conservation. Vestige d'une forêt beaucoup plus vaste, le boisé des Compagnons-de-Cartier se prête à l'observation de la nature, à la marche, au ski de fond et à la raquette. Longeant la falaise et bordant le fleuve, le boisé Irving regroupe une grande quantité d'arbres bicentenaires. En raison de son âge et de son niveau de préservation en milieu urbain, il présente un grand intérêt. La CCNQ en a fait l'acquisition en vue d'en assurer la conservation. Les efforts de mise en valeur projetés s'inscrivent dans un projet global de revitalisation des berges du Saint-Laurent.

Lieu récréotouristique d'importance, le Parc aquarium de Québec rayonne au-delà des limites de la ville. Il constitue une référence pour tous les domaines liés aux sciences aquatiques et offre au public l'occasion de découvrir l'univers marin du Saint-Laurent.

les grands enjeux d'aménagement et les projets urbains

Axe structurant Laurier-Duplessis et principaux accès au territoire

On doit prendre en compte le rôle que joue le boulevard Laurier comme accès important au territoire urbain et axe structurant. En effet, celui-ci relie à la fois les ponts, le pôle de Sainte-Foy, le centre-ville et la colline Parlementaire ainsi que l'aéroport international Jean-Lesage par l'autoroute Duplessis. Pour cette raison, la Commission de la capitale nationale du Québec a reconnu à l'axe Duplessis-Laurier la vocation de parcours cérémoniel vers la colline Parlementaire. Le boulevard Champlain, qui longe le littoral du Saint-Laurent depuis les ponts jusqu'au centre-ville, constitue aussi un accès important à la capitale.

Plage Jacques-Cartier

Parc aquarium de Québec

Secteur Saint-Denis

Marché aux puces de Sainte-Foy

Route de l'Église

On devra exécuter des travaux pour doter ces axes structurants d'aménagements adéquats et d'un caractère approprié à leur fonction régionale. Mentionnons notamment le projet de revitalisation de l'ensemble du corridor du littoral, c'est-à-dire la promenade Samuel-de-Champlain. En raison de la proximité des quartiers résidentiels, du service de transport en commun et de l'affluence quotidienne de milliers de travailleurs et étudiants dans le secteur, il semble également essentiel d'aménager et d'adapter le boulevard Laurier en fonction des piétons.

Pôle d'affaires Sainte-Foy et activités commerciales et communautaires

Du fait qu'il génère un grand nombre d'emplois et constitue un centre de services d'envergure régionale, le pôle d'affaires Sainte-Foy revêt une importance primordiale au sein de l'arrondissement, tant du point de vue économique que de son rôle structurant. En prenant aussi en compte le campus de l'Université Laval et d'autres institutions d'enseignement supérieur, ce pôle constitue une destination majeure. Il en découle une vitalité économique dont le rayonnement s'étend à l'échelle municipale et même régionale. Il importe de renforcer et de promouvoir ce pôle, en complémentarité avec le centre-ville de Québec, en consolidant et poursuivant son développement ainsi que la mise en valeur du milieu construit.

On doit toutefois s'assurer que la structure commerciale de l'arrondissement demeure équilibrée. Ainsi, le maintien de petites concentrations de services de proximité ça et là sur le territoire, c'est-à-dire au sein des quartiers, est nécessaire à la qualité de vie des résidants. Il faut poursuivre les efforts déployés jusqu'à maintenant pour assurer la vitalité des artères et des pôles commerciaux locaux. Mentionnons à titre d'exemple la revitalisation de l'avenue Myrand dont la seconde phase devrait être réalisée à court terme. À moyen terme, le chemin Sainte-Foy et la route de l'Église devront éventuellement faire l'objet d'une revitalisation et d'une mise en valeur.

La route de l'Église et la portion ouest du secteur Saint-Denis formaient le centre municipal de l'ancienne ville de Sainte-Foy. Il importe de consolider et de valoriser toutes ces zones qui regroupent les principaux services publics et institutionnels de Sainte-Foy–Sillery : bureau d'arrondissement, bibliothèque, parc Roland-Beaudin, centre sportif multidisciplinaire, marché public de Sainte-Foy, etc.

Intégration du campus de l'Université Laval à la trame urbaine

Le campus de l'Université Laval constitue un pôle d'activité important qui génère une affluence massive dans l'arrondissement, sa population de jour étant de l'ordre de 30 000 personnes. Petite ville à l'intérieur de la ville, il doit être mieux intégré au tissu urbain. Les instances décisionnelles de l'Université ont mis sur pied la Commission d'aménagement et d'architecture de l'Université Laval afin de préciser les orientations qui guideront le développement et l'aménagement du campus. Dans le cadre de l'élaboration du PDAD, il convient de prendre en compte les orientations qui seront préconisées par cette commission. À cet effet, la Ville souhaite poursuivre les échanges qu'elle entretient avec l'Université Laval.

Consolidation du développement et diversification de l'offre en matière de logements

De façon générale, on doit s'assurer que l'offre de logements est suffisamment variée pour répondre aux besoins des diverses clientèles. Le parc de logements locatifs à prix modéré est relativement bien développé, mais n'est toutefois pas optimal. On constate par ailleurs que l'accès à la propriété est plus difficile pour les jeunes familles en raison du coût des résidences influencé par la valeur élevée des terrains. On devra accorder une attention particulière à ces aspects.

En outre, on devra s'assurer du maintien de la qualité des logements et travailler à l'amélioration générale du cadre bâti dans les noyaux de peuplement anciens et dans les quartiers

Bureau d'arrondissement

Secteur du Parc Roland-Beaudin

Université Laval, pavillon de la foresterie

développés entre 1945 et 1975. On constate notamment l'amorce d'une détérioration du tissu bâti dans certaines portions des secteurs Saint-Louis, Saint-Denis, la Suète, Neilson, Saint-Thomas-d'Aquin et Saint-Michel/Bergerville.

Soulignons que l'érection d'immeubles à logements en bordure d'autoroutes et la présence de certains secteurs commerciaux à proximité de secteurs résidentiels de faible densité génèrent des contraintes pour les résidants. Il serait souhaitable, dans certains cas, de prévoir des mesures d'atténuation des nuisances produites afin d'améliorer la qualité de vie dans les milieux concernés.

La Pointe-Sainte-Foy regroupe les principaux terrains vacants susceptibles d'être exploités à court terme, essentiellement dans la portion située au nord du boulevard Neilson et à l'ouest de l'emprise hydroélectrique et adjacente au boulevard Pie XII. Bien desservi par le transport en commun et situé à proximité des services et des emplois, ce secteur devrait être considéré comme l'une des zones prioritaires de développement de l'arrondissement.

L'envergure du pôle d'affaires et institutionnel de Sainte-Foy justifierait une densité résidentielle beaucoup plus grande qu'elle ne l'est présentement. Compte tenu de la valeur élevée des terrains et de leur sous-utilisation actuelle, une densification des quartiers adjacents apparaît souhaitable. C'est notamment le cas du secteur Saint-Denis, à l'égard duquel on devrait poursuivre les efforts entrepris en vue d'une requalification générale. Ce secteur compte aussi de vastes terrains vacants appartenant à l'Université Laval, aux Forces armées canadiennes, aux sœurs du Bon-Pasteur ou aux frères des Écoles chrétiennes. Longeant l'autoroute du Vallon et le campus, ces terrains sont propices à l'établissement d'une zone résidentielle de forte densité. La Ville devra poursuivre ses échanges avec les propriétaires pour élaborer une vision commune de l'avenir de ces terrains.

Problématique des déplacements

On doit porter une attention particulière à l'efficacité du réseau artériel dans l'axe nord-sud. Un projet envisagé il y a plusieurs années, soit le prolongement de la montée Mendel jusqu'au boulevard du Versant-Nord, mériterait d'être réexaminé. La réalisation de ce projet permettrait en effet d'établir un nouveau lien et d'améliorer les déplacements entre, d'une part, le plateau de Sainte-Foy et, d'autre part, le secteur Chaudière de l'arrondissement Laurentien.

L'excellent service de transport en commun est un atout majeur pour l'arrondissement et contribue à réduire la congestion du réseau routier. Le passage des deux parcours métrobus, l'achalandage des autobus et la part modale élevée renforcent le caractère structurant de l'axe Laurier/René-Lévesque. Il est important de tenir compte de ce facteur dans une perspective de consolidation du territoire.

L'amélioration de la sécurité des déplacements piétons devrait faire l'objet d'une attention particulière. Les problèmes relatifs à la circulation piétonne sont particulièrement importants dans les secteurs des centres commerciaux, de l'Université et de la Pointe-Sainte-Foy. Les projets à examiner devraient viser autant à créer des réseaux piétonniers et à construire des trottoirs dans les quartiers résidentiels qu'à améliorer l'aménagement des grands axes routiers. Les réflexions amorcées en ce sens doivent se poursuivre.

Préservation et mise en valeur du patrimoine bâti et des grandes propriétés

La présence de propriétés conventuelles et de grands domaines en bordure de la falaise et du chemin Saint-Louis est à l'origine de la reconnaissance de l'arrondissement historique de Sillery. En raison du vieillissement et de la décroissance des communautés religieuses, ces propriétés font aujourd'hui face à une pression grandissante en faveur de leur morcellement et de leur exploitation. Céder à cette pression pourrait porter atteinte à l'identité du chemin Saint-Louis et du secteur historique. La Ville devra donc être prudente et prendre une position claire à ce sujet.

Les propriétés religieuses, les cimetières et les domaines constituent de vastes espaces sur lesquels se trouvent souvent des boisés urbains exceptionnels mais fragiles. Une requalification de ces grands espaces pourrait être envisagée dans certains cas mais à certaines conditions. Ainsi, on devra

Boisé des Compagnons

Ministère du Revenu

définir des critères visant à préserver l'intégrité des composantes naturelles de qualité – boisés et reliefs – et des bâtiments présentant un intérêt patrimonial ou architectural. En outre, la réalisation de tout projet d'exploitation de ces propriétés devra respecter des règles d'insertion dans le tissu urbain qui auront été préalablement établies.

Bien qu'ils constituent des noyaux de peuplement anciens de Sillery, les secteurs de Bergerville et de la côte à Gignac ne sont pas inclus dans le secteur historique. Il serait donc souhaitable de mettre en place les mesures nécessaires à la protection de leurs caractéristiques d'époque. Moins bien préservé, le secteur du Vieux-Village n'en constitue pas moins le berceau du développement de Sainte-Foy. La présence du site historique de l'église Notre-Dame-de-Foy, à la croisée du chemin Sainte-Foy et de la route de l'Église, renforce son attrait. Compte tenu du potentiel qu'il recèle, le secteur du Vieux-Village devrait faire l'objet d'une mise en valeur.

Promotion, protection et mise en valeur des attraits naturels et récréotouristiques

Dans une perspective de protection du milieu et de développement récréotouristique, la mise en valeur du littoral fluvial et l'accès à celui-ci constituent des enjeux particulièrement importants. On devra porter une attention particulière aux aménagements existants – dont la plage Jacques-Cartier, la piste cyclable et la Jetée de Sillery – tout en profitant des possibilités qu'ils offrent pour créer de nouveaux points d'intérêt. Pensons, entre autres, au quai Irving qui pourrait être réutilisé à des fins récréatives (par exemple une halte cycliste) une fois la décontamination du site terminée

Le couvert végétal de la falaise, les grands boisés et parcs urbains – dont les boisés de Marly, Irving et des Compagnons-de-Cartier ainsi que le parc du Bois-de-Coulonge – sont des composantes de grande qualité qui caractérisent le paysage urbain. Il importe de sensibiliser tous les acteurs concernés à l'importance de les protéger, de les mettre en valeur et d'assurer leur pérennité. Dans la mesure où leur accès public est souhaitable, il est opportun de promouvoir leur attrait et de développer leur potentiel récréatif.

En raison du potentiel récréotouristique considérable qu'il recèle, le secteur du Parc aquarium de Québec doit être valorisé et développé de manière à promouvoir son attrait et à accroître son rayonnement sur l'économie de l'arrondissement.

Quartier de bungalows

Autoroute Laurentienne

CHARLESBOURG

Histoire

Pour retracer les origines de Charlesbourg, il faut remonter jusqu'à la moitié du 17e siècle. Le Trait-Carré, qui fut développé à partir de 1626 sur l'une des toutes premières seigneuries de la Nouvelle-France, se distingue par son plan radial émanant d'une place centrale de forme carrée. Cette configuration particulière, qui diffère du mode de découpage parcellaire jusqu'alors privilégié, fut utilisée dans le but de regrouper les colons autour d'un noyau communautaire. Aujourd'hui encore, la présence du Trait-Carré caractérise le territoire de Charlesbourg. En effet, sa vocation d'origine est toujours perceptible par le nombre d'établissements institutionnels qui s'y trouvent.

Carré de Tracy

Charlesbourg est demeuré essentiellement agricole jusqu'à la moitié du 20e siècle. Comme dans la plupart des banlieues, la croissance démographique rapide des années 1950, découlant du désir de la population de s'établir hors des milieux déjà urbanisés, a entraîné un développement accéléré de Charlesbourg, le bungalow devenant dès lors la forme construite prédominante. En 1976, l'importance que prend cette portion du territoire justifie un meilleur encadrement de sa croissance. Les anciennes municipalités de Charlesbourg, d'Orsainville, de Notre-Dame-des-Laurentides et de Charlesbourg-Est sont alors fusionnées pour former le territoire d'une ville qui constitue aujourd'hui l'arrondissement de Charlesbourg de la ville de Québec.

Caractéristiques générales de la population

L'arrondissement de Charlesbourg compte 70 310 résidants, soit 13,8 % de la population totale de la ville. Soulignons que Charlesbourg est le troisième arrondissement le plus populeux de Québec; il vient après Laurentien et Beauport. Bien qu'elle soit demeurée relativement stable au cours des dix dernières années (70 790 habitants en 1991 et 70 945 en 1996), sa population a quand même décru de 0,9 % au cours des cinq dernières années.

La répartition de l'effectif par groupe d'âge est comparable à celle de l'ensemble de la ville. Néanmoins, les personnes âgées de 25 à 44 sont présentes dans une proportion légèrement inférieure à celle qui prévaut à l'échelle municipale (27,4 % contre 29,4 %), tandis que les personnes de 45-64 ans forment une part de la population supérieure à celle de l'ensemble de la ville (+3,7 %). Soulignons que c'est à Charlesbourg que l'on compte la plus grande proportion de personnes de 45 à 64 ans, soit 30,7 %. À l'opposé, les enfants âgés de 0 à 14 ans forment le plus petit groupe d'âge : 14,3 % de la population. C'est également dans cet arrondissement que les groupes d'âge les plus jeunes ont enregistré les variations négatives les plus importantes entre 1996 et 2001. En effet, la cohorte des 0-14 ans a subi une diminution de 9,9 %, tandis que le poids de celle des 15 à 24 ans a décru de 11,8 %. Au cours de la même période, l'accroissement du groupe des 65 ans et plus a été particulièrement important à Charlesbourg : une variation positive de 30,3 % contre 13,89 % à l'échelle de la ville.

Terminus Henri-Bourassa

Boulevard Henri-Bourassa

L'arrondissement compte quelque 30 520 ménages, soit 13,4 % des ménages de l'ensemble de la ville. Au cours des dernières années, il a enregistré à ce chapitre une hausse semblable à celle de l'ensemble de la ville, soit 8,1 % entre 1991 et 1996 et 6,0 % entre 1996 et 2001.

Situation géographique et accessibilité

Les limites de l'arrondissement correspondent en tout point à celles de l'ancienne ville de Charlesbourg. D'une superficie de 66,9 km^2, l'arrondissement représente 12,0 % du territoire de la ville. Il côtoie à l'ouest Les Rivières et La Haute-Saint-Charles, au sud Limoilou, à l'est Beauport, qui longe également en partie sa limite sud, et, au nord, les municipalités de Stoneham-et-Tewkesbury et de Lac-Beauport.

Charlesbourg est bien desservi par le réseau autoroutier supérieur. En effet, il est borné au sud par l'autoroute Félix-Leclerc et à l'ouest par l'autoroute Laurentienne, laquelle offre un accès direct au centre-ville de Québec. Les artères principales qui le traversent et communiquent avec les arrondissements voisins sont la 80^e Rue, le boulevard Henri-Bourassa, la 1re Avenue, le boulevard du Jardin et l'avenue Notre-Dame. Aux heures de pointe, la circulation est fluide dans l'axe est-ouest, les véhicules pouvant accéder à l'autoroute Laurentienne en empruntant soit la 80^e Rue soit le boulevard Jean-Talon. On note toutefois une certaine congestion dans l'axe nord-sud, tant sur le réseau artériel de l'arrondissement que sur l'autoroute Laurentienne. L'élargissement de l'avenue Bourg-Royal a déjà amélioré la circulation nord-sud, mais le prolongement du boulevard du Loiret en direction sud fait toujours l'objet de discussions.

Le territoire est traversé par de nombreux parcours d'autobus, dont un circuit métrobus, et il compte deux importants terminus, l'un à l'angle de la 80^e Rue et l'autre à proximité du Jardin zoologique. Les liens avec le centre-ville de Québec sont donc excellents, mais moins bons avec les autres arrondissements adjacents, à l'est comme à l'ouest.

Mentionnons enfin la présence du corridor des Cheminots, piste cyclable d'envergure régionale qui traverse la partie sud de l'arrondissement. L'ajout de corridors complémentaires à celui-ci serait un moyen intéressant de renforcer les liens entre Charlesbourg et les arrondissements voisins et, ensuite, de mettre en réseau leurs espaces verts et naturels respectifs. À cet égard, on pourrait notamment mettre à profit les emprises hydroélectriques qui traversent le territoire de la ville de Québec.

Organisation spatiale, caractéristiques et composantes du territoire

Charlesbourg constitue un territoire essentiellement résidentiel où l'habitation de faible densité occupe une place importante, soit plus de 60 % du territoire urbanisé. Son développement a débuté sur le pourtour du cœur historique du territoire et s'est poursuivi en perpétuant le modèle villageois, les quartiers s'organisant autour d'un espace communautaire comprenant au moins une école, un parc et une église. Le territoire se caractérise aujourd'hui par une faible diversité des fonctions, une certaine uniformité du parc résidentiel et un mode de vie dépendant de l'automobile. Ses portions ouest et centre sont presque entièrement développées et se composent essentiellement d'habitations unifamiliales. Néanmoins, quelques terrains pourraient encore aisément être exploités au nord du Jardin zoologique en procédant au bouclage des rues existantes. La portion sud, qui correspond au secteur Saint-Rodrigue, présente pour sa part une occupation résidentielle de forte densité. À une époque récente, les quartiers plus anciens comptaient de moins en moins de jeunes familles avec enfants, mais un renouvellement graduel de la population s'est amorcé.

Comme dans d'autres parties périphériques de la ville, une bonne part des habitations de Charlesbourg a été érigée entre 1950 et 1970. Cependant, Charlesbourg a déjà procédé aux ajustements nécessaires à une transformation souple des résidences unifamiliales, le tout dans le respect de leur environnement, alors que certains arrondissements doivent actuellement amorcer une requalification de leurs secteurs résidentiels. L'habitation bifamiliale est en effet autorisée depuis déjà quelques années sur l'ensemble du territoire, ce qui favorise la réalisation de projets d'habitations intergénérationnelles.

La grande partie du territoire développable à des fins résidentielles est situé dans la portion est et nord-est de l'arrondissement, c'est-à-dire le secteur Bourg-Royal. Quelques hectares sont compris dans la zone agricole permanente qui

Trait-Carré

Jardin zoologique de Québec

Secteur de la Montagne des Roches

témoigne d'un passé agricole récent, mais la plupart des projets résidentiels en voie de réalisation, notamment celui de la montagne des Roches, sont concentrés dans ce secteur. Les nouvelles zones résidentielles se distinguent des secteurs plus anciens par la densité et la variété de la typologie des habitations qu'on y trouve. Entre autres, les terrains bordant le boulevard du Loiret conviennent particulièrement à un développement résidentiel de moyenne densité.

Au nord de la rivière des Roches et du Jardin zoologique de Québec, le relief montagneux constitue une contrainte naturelle à l'expansion urbaine. Même si l'on y constate la présence de quelques développements résidentiels et un parc industriel concentrés aux abords de l'avenue Notre-Dame, de la rue Georges-Muir et des boulevards Talbot et du Lac, ce sont les vastes étendues naturelles qui caractérisent le mieux cette partie de l'arrondissement. À elles seules, les forêts, les friches, les zones humides et les terres agricoles couvrent 68 % de tout le territoire de Charlesbourg, lequel est également sillonné de nombreux cours d'eau dont les rivières Duberger, Jaune, des Sept-Ponts, des Roches et des Commissaires. Formant la plus grande part des espaces naturels, les zones forestières sont reconnues pour leur grande qualité écologique. Ces espaces contribuent à la qualité de vie des citoyens, qui peuvent s'adonner à des activités de plein air en milieu naturel, à proximité de leur lieu de résidence. Le secteur de la montagne des Ormes compte déjà des installations récréatives, notamment un centre de ski alpin (Le Relais) dont la plus grande partie est située sur le territoire de Lac-Beauport. Un réseau de pistes de ski de fond se trouve au sud de ce massif rocheux, et il existe un terrain de camping au nord de la rivière des Sept-Ponts. Tout en cherchant à valoriser le potentiel récréatif du secteur, il importe d'assurer la préservation et la mise en valeur de ces milieux naturels qui demeurent sensibles.

En outre, les terres agricoles situées au sud de la rue des Érables recèlent un potentiel d'exploitation à des fins d'activités agrotouristiques de faible incidence sur l'environnement. C'est là qu'on trouve le seul vignoble de la ville de Québec, une cidrerie ainsi que quelques petites fermes dont le caractère champêtre pourrait être mis à profit pour établir un tracé de visites touristiques, en lien avec celui du secteur historique.

Le Jardin zoologique de Québec constitue un équipement récréotouristique de grande importance dont le rayonnement excède largement les limites de la ville. Ce jardin d'animaux et de végétaux, dont la vocation est à la fois récréative, éducative et touristique, attire en effet des visiteurs de toute la province.

Classé secteur historique depuis 1963 en vertu de la *Loi sur les biens culturels* du Québec, le Trait-Carré constitue la principale richesse patrimoniale de l'arrondissement et offre un potentiel récréotouristique des plus intéressant. L'intérêt qu'il présente tient à la fois de son lotissement radial, unique en Amérique du Nord, et de sa forte concentration de bâtiments anciens. Il est le centre d'activités culturelles axées sur la richesse patrimoniale des lieux, notamment une visite historique. Bien que moins bien préservés et de moindre envergure, des bâtiments d'intérêt patrimonial existent dans des endroits en périphérie du secteur historique ainsi que dans le secteur du Carré de Tracy et de la rue des Érables.

Suivant les orientations du schéma d'aménagement de 1985, un centre structurant avait été déterminé dans la portion sud de l'arrondissement que l'on appelle aujourd'hui le secteur de l'Atrium. Ce choix a favorisé l'implantation de bureaux gouvernementaux. Toutefois, ce secteur n'a pas acquis l'envergure qu'on lui prédestinait et sa capacité structurante est aujourd'hui remise en question.

L'activité commerciale de Charlesbourg est essentiellement locale. On note une présence plus considérable qu'ailleurs d'activités commerciales et administratives en bordure des principales voies de communication, dont la 80e Rue Est, la 1re Avenue, les boulevards Henri-Bourassa et du Jardin, l'avenue Notre-Dame et la rue de l'Église. Le principal pôle de services de l'arrondissement s'étend au nord et au sud du Trait-Carré, le long du boulevard Henri-Bourassa et de la 1re Avenue. Cette zone regroupe plus de la moitié des entreprises commerciales de Charlesbourg ainsi que des établissements publics tels que le bureau d'arrondissement, un cégep, une polyvalente et un terminus du Réseau de transport de la capitale.

Au cours des dernières années, les secteurs commerciaux de grande surface de Beauport et Lebourgneuf ont attiré quelques établissements jusqu'alors situés à Charlesbourg.

Boulevard du Loiret

Par conséquent, certains axes commerciaux présentent aujourd'hui des signes de dévitalisation. C'est particulièrement le cas de la portion de la 1re Avenue comprise entre la 41e Rue et la 59e Rue Est. Les activités commerciales du boulevard du Jardin présentent également de légers signes de ralentissement.

Charlesbourg compte un parc industriel situé au nord du Jardin zoologique et à l'ouest de l'autoroute Laurentienne. Mis sur pied il y a près de 15 ans, il jouit aujourd'hui d'une bonne vitalité et regroupe près de 50 entreprises œuvrant dans différents domaines, notamment l'électrotechnique, la didactique, la formation en transport routier et la fabrication de la chaussure.

les grands enjeux d'aménagement et les projets urbains

Dans le cadre de l'exercice de planification lié à l'élaboration du PDAD, les principaux enjeux que présente l'arrondissement sont la consolidation du développement résidentiel, le renforcement de la structure urbaine ainsi que la mise en valeur et la protection des attraits qui caractérisent Charlesbourg, entre autres, son patrimoine, ses espaces naturels et la quiétude de ses quartiers.

Consolidation du développement résidentiel

Dès 1994, l'administration municipale alors en place exprimait sa volonté de limiter le développement résidentiel et de travailler surtout à consolider ce qui existait déjà et à augmenter la densification des quartiers existants. Les perspectives démographiques actuelles justifient le maintien de cette orientation.

Il importe de contrer, autant que possible, le dépeuplement des portions centre et sud de l'arrondissement où il existe déjà des équipements publics suffisants, une excellente desserte par le transport en commun et des services à proximité des habitations. Pour ce faire, il serait souhaitable de rendre le parc de logements plus attractif en améliorant la qualité du milieu et en mettant à niveau les équipements publics existants. On devra aussi tenir compte du vieillissement de la population et de l'évolution des besoins qui accompagnent ce phénomène. Par conséquent, il semble justifié de maintenir les mesures mises en place pour faciliter la transformation des habitations construites entre 1950 et 1970, puisque cette transformation permet aux propriétaires vieillissants de demeurer dans leur quartier tout en favorisant un renouvellement graduel des familles.

Dans une perspective de consolidation du développement résidentiel et de rentabilisation des investissements publics, l'expansion résidentielle devrait s'effectuer à proximité des services existants, ce qui favoriserait un plus grand bien-être des futurs résidants. Pour répondre aux besoins des diverses clientèles, il faut diversifier l'offre de logements. Dans cette optique, il semble indiqué de poursuivre le développement amorcé dans le secteur Bourg-Royal et en bordure du boulevard du Loiret. Soulignons enfin que le prolongement de ce boulevard jusqu'à la rue Georges-Muir, envisagé depuis quelques années, serait l'occasion de compléter l'urbanisation du principal secteur de développement résidentiel de Charlesbourg. Toutefois, il faut examiner le bien-fondé de la réalisation de ce projet

Amélioration de la desserte par le transport collectif

Le territoire de l'arrondissement est déjà bien desservi par le transport en commun dans l'axe nord-sud. Il l'est moins dans l'axe est-ouest, surtout du fait de l'existence d'un nombre insuffisant de liens avec les arrondissements voisins de Beauport et des Rivières. Il serait possible de remédier à cette lacune en établissant un parcours métrobus dans cet axe. Il semble donc opportun de réfléchir à cette possibilité.

Zone agricole de Charlesbourg

Moulin des Jésuites

Renforcement de la vitalité commerciale et industrielle

La vocation du secteur de l'Atrium devra éventuellement être reconsidérée. La présence de bureaux gouvernementaux n'ayant pas attiré un nombre important de bureaux privés complémentaires aux activités de l'État, on constate que ce pôle n'est en réalité que le prolongement du pôle d'affaires Lebourgneuf.

Les résidants de Charlesbourg ont facilement accès aux commerces, services et emplois disponibles dans le centre-ville de Québec, ainsi qu'aux pôles commerciaux d'envergure adjacents. D'une part, ce facteur constitue un atout indéniable, mais, d'autre part, il rend difficile le maintien de la vitalité des pôles locaux et des artères commerciales traditionnelles de l'arrondissement. Par conséquent, certains commerces périclitent en raison de la compétition exercée par les grandes surfaces, les nouvelles habitudes de consommation et les stratégies des entreprises en matière de localisation. Pour le bien-être de la population, il faut maintenir la présence de services à proximité des lieux de résidence. Ainsi, les boulevards du Jardin et Henri-Bourassa, la 1re Avenue et la 80e Rue devraient faire l'objet d'une attention particulière en vue de renforcer leur dynamisme ou d'entreprendre leur requalification. Pour retenir les places d'affaires, il serait pertinent de privilégier une structure commerciale adaptée au caractère résidentiel de l'arrondissement et non concurrente avec les grandes surfaces. Il apparaît d'ailleurs souhaitable de favoriser la concentration des activités commerciales dans les pôles existants plutôt que leur étalement sur l'ensemble du territoire.

Enfin, il importe de soutenir le dynamisme du parc industriel qui fournit déjà plus de 1 200 emplois et recèle encore un certain potentiel de développement.

Protection du milieu naturel et mise en valeur des attraits du territoire

Il faut protéger les composantes et les attraits naturels du secteur nord de l'arrondissement, compte tenu de leur importance pour la qualité de vie des citoyens. Par ailleurs, cela ne va pas à l'encontre de leur mise en valeur par la réalisation d'aménagements récréatifs de faible incidence sur l'environnement - tels que des sentiers de randonnée - et la promotion des activités de plein air en milieu naturel.

On devrait également valoriser les terres agricoles situées dans la partie sud-est, tout en privilégiant le déroulement d'activités agricoles en harmonie avec le milieu urbain. Il serait intéressant d'envisager la possibilité de développer leur potentiel agrotouristique.

Trait-Carré

Église Saint-Charles-Borromée

Développement de l'industrie récréotouristique du secteur du Jardin zoologique

Il serait opportun de soutenir les activités du Jardin zoologique dont le potentiel récréotouristique est considérable. Soulignons qu'il existe des terrains vacants situés directement au sud de ce jardin. Étant en zone humide, ces terrains sont difficilement exploitables à n'importe quelle fin. Cependant, ils se prêteraient bien à des activités récréatives connexes à celles du Jardin, renforçant ainsi ce pôle récréotouristique et augmentant son pouvoir d'attraction. Il y aurait également lieu d'évaluer la possibilité de mettre en place, à proximité du Jardin, des services destinés à une clientèle touristique.

Promotion de l'intérêt patrimonial et culturel du Trait-Carré

Il est important de protéger et de mettre en valeur les caractéristiques architecturales et cadastrales du Trait-Carré. Parmi les multiples moyens de le faire, mentionnons la mise en évidence de ce secteur historique, l'enfouissement des fils électriques, la réfection des infrastructures et la réalisation d'un projet d'agrandissement intégré de la bibliothèque. En outre, il serait souhaitable de poursuivre les efforts en vue de promouvoir à l'échelle régionale l'attrait culturel et patrimonial de ce secteur historique.

BEAUPORT

Histoire

L'histoire de Beauport remonte à plus de 350 ans. En effet, c'est en 1634 que Robert Giffard obtient en concession l'un des premiers fiefs de la Nouvelle-France : la seigneurie de Beauport. Les premiers colons s'établissent petit à petit en bordure du chemin du Roy et forment le « Bourg du Fargy », petite colonie de quelque 400 âmes située à proximité du manoir seigneurial de Giffard. En 1722, la communauté accède au statut de village et prend le nom de Beauport. À la fin du 18e siècle, ce village de 1 000 habitants possède une certaine autonomie économique essentiellement basée sur l'élevage et la culture de céréales. Le développement industriel prend son essor au cours du 19e siècle grâce à des activités de type préindustriel : distilleries, brasseries, fours à chaux; moulins, fabriques, manufactures et usines de sciage. L'extraction de pierres débute. Elle sera plus tard un important moteur économique. La vitalité qui découle de ces activités est favorable à une croissance de la population et à la mise en place de services. Beauport est desservi par le tramway au tout début du 20e siècle, les résidants pouvant dès lors accéder aux services et aux emplois de Québec. L'agriculture perdant peu à peu de l'importance, la structuration du territoire se dessine peu à peu, alors que différentes portions de la municipalité de Beauport sont démembrées pour former de nouveaux villages. La plupart deviendront par la suite des municipalités, tandis que Beauport accédera au statut de ville en 1924. À l'instar d'autres banlieues en développement, le territoire enregistre une croissance démographique et une urbanisation sans précédent après la Deuxième Guerre mondiale. Le développement résidentiel se poursuit d'abord dans la portion sud du territoire, de part et d'autre de l'avenue Royale, mais, à partir de 1970, il se prolonge vers le nord. En 1976, Giffard, Beauport, Courville, Montmorency et Villeneuve ainsi que les villages de Saint-Michel-Archange et Sainte-Thérèse-de-Lisieux sont fusionnés pour former une ville qui constitue aujourd'hui l'arrondissement de Beauport.

Caractéristiques générales de la population

Grâce à ses 72 810 citoyens, Beauport est le deuxième arrondissement le plus populeux de la ville. Il a néanmoins subi une baisse de 0,2 % de sa population depuis 1996. La concentration de la population demeure légèrement supérieure au sud de l'autoroute Félix-Leclerc, où se situent les quartiers les plus anciens. Une certaine décroissance liée au vieillissement s'y fait toutefois sentir, alors que le poids du secteur nord s'accroît graduellement, les jeunes ménages étant attirés par les nouveaux développements qui s'y effectuent. En raison de la proximité du Centre hospitalier Robert-Giffard et du processus de désinstitutionnalisation entrepris au cours des dernières décennies, le secteur sud se démarque par une certaine concentration de personnes souffrant de problèmes de santé mentale. Néanmoins, ce phénomène se fait davantage sentir dans l'arrondissement voisin, Limoilou.

L'âge moyen de la population de Beauport (35,3 ans) est inférieur à la moyenne de celui de la population de la ville et, à cet égard, il se situe en 4e position par rapport aux autres arrondissements. Les enfants âgés de 0 à 14 ans forment 17,6 % de la population de l'arrondissement. Même si cette proportion est supérieure à celle qui prévaut à l'échelle de la ville (15,0 %), ce groupe d'âge a quand même subi une variation négative de 7,9 % depuis 1996. Beauport est l'arrondissement comptant la plus petite part de personnes de 15 à 24 ans, ce groupe d'âge ne formant que

Carrière de Beauport

Avenue Royale

Autoroute Félix-Leclerc

Autoroute Dufferin-Montmorency

12,3 % de la population. Enfin, la cohorte des 45 à 64 ans représente 27,3 % de la population, proportion similaire à celle de la ville, tandis que la proportion des personnes âgées de 65 ans et plus (13,2 %) demeure légèrement inférieure au taux municipal.

On dénombre 28 500 ménages dans Beauport, ce qui le place dans la moyenne par rapport à l'ensemble des arrondissements. Les ménages composés d'une ou de deux personnes sont les plus nombreux. Néanmoins, Beauport se situe au 3e rang des arrondissements et vient après Laurentien pour ce qui est du nombre de ménages de 3, 4 ou 5 personnes.

Situation géographique et accessibilité

D'une superficie de 75,6 km^2 l'arrondissement de Beauport occupe 13,6 % de la superficie totale de Québec et ses limites correspondent exactement à celles de l'ancienne ville de Beauport. Son territoire s'étend du fleuve Saint-Laurent jusqu'à la chaîne des Laurentides. Situé à la limite est du territoire municipal, il constitue, en provenance de l'est, le premier contact avec la ville de Québec. Il côtoie, du sud vers le nord, les municipalités de Boischâtel, l'Ange-Gardien et Sainte-Brigitte-de-Laval. Il est borné au nord par la municipalité de Lac-Beauport, au sud, par le Saint-Laurent et sa frange ouest est contiguë aux arrondissements de Limoilou et de Charlesbourg.

Beauport est desservi par deux autoroutes orientées selon l'axe est-ouest : l'autoroute Félix-Leclerc qui divise le territoire en deux parties et l'autoroute Dufferin-Montmorency qui longe le fleuve. Cette dernière procure un accès direct et rapide au centre-ville, mais s'avère peu achalandée, si on tient compte de sa capacité, et limite l'accès au littoral. Le boulevard Sainte-Anne, l'avenue Royale et le boulevard Rochette constituent les principales artères dans l'axe est-ouest, tandis que les avenues D'Estimauville, Bourg-Royal et Saint-Jean-Baptiste, la rue Seigneuriale et le boulevard Raymond en sont les principales en direction nord-sud. On note une certaine congestion des voies dans l'axe nord-sud, particulièrement au sud de l'autoroute Félix-Leclerc. Cette situation découle à la fois de l'accroissement graduel de la population dans la portion nord du territoire et du nombre limité d'artères nord-sud reliant l'autoroute Félix-Leclerc à l'autoroute Dufferin-Montmorency. Précisons que le camionnage généré par le parc industriel et les sites d'extraction adjacents se fait par les boulevards Raymond et Armand-Paris.

Bien desservi par le transport en commun, le territoire bénéficie notamment d'un parcours métrobus qui emprunte l'avenue Royale jusqu'à la jonction de l'autoroute Félix-Leclerc. On trouve un terminus au Carrefour D'Estimauville. Le territoire compte également quatre parcobus où les automobilistes qui le souhaitent peuvent laisser leur voiture pour ensuite emprunter l'un des circuits d'autobus.

Organisation spatiale, caractéristiques et composantes du territoire

Beauport comporte des caractéristiques et composantes naturelles dont la présence est source de qualité de vie pour les résidants. La portion sud du territoire présente un relief plat mais marqué, à l'approche du fleuve, par des paliers et des falaises offrant des percées visuelles intéressantes sur le Saint-Laurent, l'île d'Orléans et la Haute-Ville. Deux principaux cours d'eau sillonnent le territoire dans l'axe nord-sud, soit la rivière Beauport et la rivière Montmorency à sa limite est. Ces cours d'eau et leurs abords constituent des milieux sensibles qu'il faut protéger. Ils recèlent toutefois un potentiel récréatif intéressant. D'ailleurs, il existe déjà un terrain de camping en bordure de la rivière Montmorency.

Bien qu'encore peu accessible en raison de la coupure produite par l'autoroute Dufferin-Montmorency, le littoral du Saint-Laurent présente un grand intérêt. Pour l'instant, la baie de Beauport constitue le principal point d'accès public au fleuve. Une plage est en effet accessible par le boulevard Henri-Bourrassa, et les amateurs de plein air y trouvent un endroit rêvé pour pratiquer la voile et le nautisme. Encore

Rivière Montmorency

Camping municipal de Beauport

Baie de Beauport

Chute Montmorency

Avenue Saint-David

peu exploitée et aménagée de façon rudimentaire, cette plage située à quelques minutes du centre-ville recèle un potentiel considérable pour l'aménagement d'un parc récréatif à vocation régionale.

Le parc de la chute Montmorency, dont une partie est située sur le territoire de la municipalité de Boischatel, a été décrété site historique en 1994. Il constitue un lieu récréo-touristique d'envergure, reconnu pour le caractère exceptionnel de sa chute et l'attrait du site en général.

Près de la moitié du territoire est occupé par un couvert forestier qui s'étend depuis la ligne hydroélectrique Laurentides-Bersimis jusqu'à la limite nord de l'arrondissement. Soulignons la présence, à l'ouest du territoire, de vastes terres comprises dans la zone agricole permanente décrétée par le gouvernement provincial.

Créé en 1964 et agrandi en 1985, le secteur historique de Beauport s'étend de part et d'autre de l'avenue Royale, sur un tronçon de près de 6 km. Il fait partie intégrante de la route de la Nouvelle-France et comprend de nombreuses maisons ancestrales reconnues pour leur intérêt patrimonial. L'implantation en dents de scie des bâtiments, l'orientation des terres et la variété des activités qui se déroulent témoignent d'un style de vie et d'un mode d'organisation spatiale typiques des débuts de la colonisation. On constate aussi la présence de petits noyaux de peuplement anciens ailleurs sur le territoire, notamment en bordure de l'avenue Saint-Joseph, ancien rang dont les caractéristiques rurales ont en partie été préservées.

Le parc de logements de Beauport se caractérise par une forte proportion d'habitations unifamiliales : elles constituent plus de la moitié des logements de l'arrondissement. Plusieurs d'entre elles ont été érigées entre 1950 et 1970, comme c'est le cas dans d'autres secteurs de banlieue adjacents au centre-ville. Le secteur Montmorency, qui constitue l'un des plus vieux quartiers de l'arrondissement, est la principale zone résidentielle à forte densité d'occupation. Des concentrations de logements multifamiliaux, dont quelques coopératives d'habitations, sont également présentes dans les portions sud-ouest et centre-sud du territoire, soit à proximité du Centre hospitalier Robert-Giffard, de part et d'autre du boulevard Sainte-Anne, ainsi qu'au nord de l'avenue Royale. Dans les noyaux de développement plus anciens, un certain nombre de bâtiments présentent des signes d'obsolescence. On note également une décroissance de la population dans la portion sud du territoire, tendance liée à l'attirance des jeunes ménages pour les nouveaux développements réalisés au nord de l'autoroute Félix-Leclerc. Ces phénomènes émergent également dans la banlieue de première couronne.

L'arrondissement compte des terrains de grande superficie réservés à la construction d'habitations, sans compter les sites susceptibles de faire l'objet d'une requalification. Le développement résidentiel s'effectue essentiellement dans la portion nord du territoire, où les habitations construites peuvent convenir à diverses catégories d'acheteurs. Trois secteurs sont particulièrement dynamiques à ce chapitre : celui de l'avenue Saint-David est voué à une fonction résidentielle de moyenne à forte densité, tandis que le domaine du Mousseigne et le secteur du Piedmont font l'objet d'un développement de faible densité, le dernier étant situé à la limite nord du territoire urbanisable. D'autres sites plus centraux sont toutefois susceptibles d'accéder à une vocation résidentielle. Pensons notamment au terrain de l'ancienne cimenterie Saint-Laurent, aujourd'hui abandonné, ainsi qu'au secteur D'Estimauville.

En 1985, on a planifié l'établissement d'un centre structurant dans le secteur de l'avenue Saint-David dans le but de favoriser l'émergence d'un pôle d'envergure régionale, mais ce pôle ne s'est pas développé selon les prévisions. En effet, malgré les efforts déployés pour attirer la fonction administrative et l'érection d'immeubles à bureaux, ce sont plutôt les commerces de grande surface qui sont venus s'établir, et ce, principalement en bordure de l'autoroute Félix-Leclerc.

Le boulevard Sainte-Anne et l'avenue Royale constituent les principales artères commerciales traditionnelles. Leur vitalité s'est toutefois atténuée au cours des dernières années, phénomène résultant du déplacement graduel des

Boulevard Sainte-Anne

Centre hospitalier Robert-Giffard

commerces aux abords de l'autoroute Félix-Leclerc. On trouve d'autres concentrations commerciales ici et là, notamment en bordure du boulevard Rochette et de la rue Seigneuriale.

De nombreuses carrières et sablières ponctuent le territoire de Beauport, mais sont plus particulièrement concentrées dans la portion nord-est. Elles couvrent près du cinquième du territoire urbanisé, mais procurent peu d'emplois directs ou indirects. Plusieurs sites d'extraction ou liés à ce secteur d'activité sont abandonnés ou en voie de l'être et devront bientôt faire l'objet d'une requalification.

Situé au nord de l'autoroute Félix-Leclerc, le parc industriel de Beauport accueille pour sa part des entreprises manufacturières, de commerce de gros et de construction. Depuis les années 1980, on favorise la relocalisation graduelle des entreprises manufacturières vers ce parc. Cependant, quelques-unes sont encore disséminées le long du boulevard Sainte-Anne et de l'avenue Royale. Une partie du port de Québec est située sur le territoire de Beauport, dans le secteur des battures. Les principales activités qui s'y déroulent sont la manutention, l'entreposage et la distribution en vrac de matières solides ou liquides, notamment des produits chimiques ou pétroliers. L'administration portuaire évalue le bien-fondé de procéder à l'expansion du port.

Un établissement public majeur, le Centre hospitalier Robert-Giffard spécialisé en santé mentale est implanté dans la portion sud-ouest de l'arrondissement. On trouve dans le même secteur quelques propriétés religieuses de grande superficie dont certaines font l'objet de pressions en faveur de leur morcellement.

les grands enjeux d'aménagement et les projets urbains

Vitalité commerciale et revitalisation de l'axe Maizerets-Montmorency

Pour que la population ait facilement accès aux biens et services dont elle a besoin, on doit favoriser une structure commerciale équilibrée. Ainsi, il apparaît souhaitable d'encadrer l'expansion des secteurs qui regroupent les grandes surfaces, déjà bien présents au nord de l'autoroute Félix-Leclerc, puisque leurs activités ont un grand impact sur les secteurs commerciaux traditionnels.

Dans un même ordre d'idées, il apparaît souhaitable de maintenir la dynamique commerciale des axes et des pôles commerciaux existants. On devrait, d'une part, favoriser l'implantation d'activités commerciales sur le tronçon de l'avenue Royale correspondant au noyau traditionnel de Beauport. Il importe, d'autre part, de maintenir les noyaux de services existant dans la portion nord du territoire, dont ceux situés en bordure du boulevard Rochette et de l'avenue Seigneuriale.

Depuis plusieurs années, le secteur de l'avenue D'Estimauville est confronté à une perte de vitalité et son organisation spatiale s'avère déficiente. Il recèle néanmoins un fort potentiel en raison de son accessibilité et de la concentration résidentielle adjacente. Ancien axe de pénétration dans Québec, le boulevard Sainte-Anne est devenu moins fréquenté à la suite de la construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency et son activité commerciale est en perte de dynamisme. Face à un tel constat, la Ville a amorcé une étude devant mener à une requalification générale de l'axe Maizerets-Montmorency qui englobe notamment l'avenue D'Estimauville et le boulevard Sainte-Anne. Il est important de poursuivre les efforts déjà déployés, qui sont susceptibles de conduire à la revitalisation de ces artères ou à un éventuel changement de vocation. On évalue d'ailleurs

Carrière de Beauport

Ancienne cimenterie

Plage de Beauport

le bien-fondé de développer le secteur de l'hôtellerie sur le boulevard Sainte-Anne, étant donné la proximité de celui-ci avec le centre-ville et des sites récréotouristiques.

Requalification des carrières et sablières ainsi que des sites industriels liés à des activités d'extraction

N'étant plus exploitée, l'ancienne cimenterie Saint-Laurent fait l'objet d'une étude de requalification. Les études réalisées à ce jour dans le cadre du projet de requalification de l'axe Maizerets-Montmorency démontrent que cet ancien site industriel se prêterait à un développement mixte. Il présente un fort potentiel de densification et comporte de nombreux avantages, notamment la configuration du terrain qui procure une vue panoramique sur le fleuve, la proximité des services ainsi que l'accès au transport en commun et à l'autoroute Dufferin-Montmorency. La carrière adjacente, qui était utilisée aux fins de l'ancienne cimenterie, devra aussi changer de vocation en tenant compte de la proximité du parc industriel et des carrières en exploitation.

D'autres sites d'extraction sont susceptibles d'être abandonnés, notamment les sablières situées au nord de l'avenue Saint-Pierre. Par conséquent, il semble souhaitable d'élaborer une stratégie globale d'intervention pouvant s'appliquer à l'ensemble des carrières et sablières qui seront abandonnées dans l'avenir. Elle favoriserait l'amorce sans tarder du processus de récupération ou de recyclage de leurs emplacements.

Protection et mise en valeur des attraits naturels du territoire

Il faut mettre en valeur les attraits naturels qui caractérisent et façonnent le paysage de Beauport, c'est-à-dire le parc de la rivière Beauport, le parc de la chute Montmorency, la baie de Beauport et l'ensemble du littoral fluvial. Il serait en outre souhaitable de favoriser l'essor récréotouristique de ces lieux, sans toutefois en compromettre l'intégrité. On devrait notamment porter une attention particulière à la protection des abords des cours d'eau qui comportent des escarpements et, dans certains secteurs, des zones inondables.

Le développement de la baie de Beauport à des fins récréatives s'inscrit dans le projet global de requalification de l'axe Maizerets-Montmorency. L'aménagement d'un parc à vocation régionale à l'emplacement de la plage constitue le principal projet susceptible d'être réalisé. Pour y parvenir, il faut sensibiliser les divers intervenants impliqués à l'importance de mettre en valeur le littoral, de faciliter l'accès au fleuve par le réaménagement d'une portion de l'autoroute Dufferin-Montmorency et de mettre à profit le potentiel récréotouristique des battures dans le respect de la fragilité du milieu. Soulignons enfin qu'une grande expansion des installations industrialoportuaires risquerait de compromettre la vocation récréative de la baie de Beauport. On devra s'assurer que ces activités de natures différentes cohabitent en harmonie.

La Ville entend appuyer les efforts poursuivis par la Société des établissements de plein air du Québec (SEPAQ) pour mettre en valeur et accroître l'attrait récréotouristique du parc de la chute Montmorency. Afin d'exploiter, à sa juste valeur, le potentiel de ce site qui attire près d'un million de visiteurs par an, la SEPAQ est à réviser le concept d'aménagement du pied de la chute et envisage la possibilité de mettre en place un spectacle multimédia et d'acquérir des terrains adjacents pour y offrir des activités connexes et des services destinés aux visiteurs.

Il est important de promouvoir l'attrait des secteurs forestiers du secteur nord de l'arrondissement en favorisant le développement d'activités de plein air tout en préservant le milieu naturel. On devrait également valoriser le territoire agricole de l'arrondissement, entre autres par le développement d'activités agrotouristiques liées à la production du fromage et du lait (la ferme SMA).

Ferme Saint-Michel-Archange (SMA)

Avenue Saint-David

Maison Girardin

Consolidation du territoire

On constate l'amorce d'un déclin des quartiers situés dans la portion sud de l'arrondissement. Cette portion comporte pourtant des avantages non négligeables, dont l'excellente desserte par le transport en commun, la proximité de services et l'accès à l'autoroute Dufferin-Montmorency sur laquelle pourrait circuler beaucoup plus de trafic qu'actuellement. À l'opposé, la poursuite du développement résidentiel dans le nord du territoire génère une congestion grandissante du réseau artériel.

Par conséquent, il faut attirer une population active et favoriser le renouvellement des familles dans le secteur sud. Pour ce faire, on devra notamment intervenir de manière à améliorer les services existants et la qualité des logements dans les quartiers plus anciens. Il serait également opportun de mettre en place les conditions favorables à une requalification graduelle des quartiers développés entre 1950 et 1970.

La consolidation du territoire, la rentabilisation des investissements publics et l'utilisation efficiente des équipements en place devraient guider les choix futurs en matière de développement. Ainsi, avant d'entreprendre de nouveaux développements dans la portion nord du territoire, il semble justifié d'accorder la priorité aux projets déjà amorcés dans les secteurs du Piedmont, de Saint-David et du Mousseigne, ainsi qu'aux terrains vacants ou susceptibles d'être requalifiés dans les secteurs centre et sud, notamment le site de l'ancienne cimenterie Saint-Laurent.

Mise en valeur du secteur historique de Beauport et du patrimoine en général

Le secteur historique de Beauport, qui comprend surtout les propriétés adjacentes à l'avenue Royale, constitue un lieu d'intérêt patrimonial qui témoigne des origines du développement de Beauport. Il faut protéger et mettre en valeur le caractère ancien des bâtiments et des lieux en général. On doit, d'autre part, promouvoir le potentiel récréotouristique du secteur historique et accentuer sa vocation en en faisant le lieu privilégié d'activités culturelles et artistiques. Enfin, il semble opportun d'acquérir une meilleure connaissance des sites patrimoniaux situés à l'extérieur de ce secteur, notamment le chemin Royal et l'avenue Saint-Joseph.

Les projets routiers

Au cours des dernières années, on a envisagé divers moyens d'améliorer la circulation dans l'axe nord-sud, entre autres : prolonger le boulevard François-De Laval jusqu'à l'autoroute Félix-Leclerc et, pour réduire le transit sur le réseau de rues locales, prolonger l'avenue Saint-David jusqu'au boulevard Rochette. Le bien-fondé de réaliser ces deux projets doit être réévalué dans le contexte de la ville nouvelle.

Église et presbytère de la Nativité

Vieux-Limoilou

Papeterie Stadacona

LIMOILOU

Histoire

« … *l'appellation de Limoilou, adoptée lors de la création de la municipalité en 1893, commémore le nom du manoir, près de Saint-Malo en Bretagne, où Jacques Cartier s'est retiré au terme de sa carrière*…»[1]

Limoilou s'inscrit dans le prolongement, sur la rive nord de la rivière Saint-Charles, des quartiers centraux de La Cité. À l'origine, Limoilou constitue un havre de paix, à l'abri de l'activité intense des faubourgs de Québec. Dans les premières décennies du 20e siècle, l'urbanisation de Québec gagnera rapidement du terrain et débordera sur la rive nord de la rivière Saint-Charles. Situé aux confluents de la rivière Saint-Charles et du fleuve Saint-Laurent, le territoire a connu son essor grâce au développement de la construction maritime, des activités portuaires et, plus tard, de l'industrie papetière. L'implantation d'une importante papetière en 1928 générera en effet un grand dynamisme économique.

Situation géographique et accessibilité

N'ayant que 8,15 km^2, soit 1,5 % de la superficie totale de la ville, Limoilou est le plus petit des arrondissements. Il se situe dans la portion est de la ville, au nord de La Cité, à l'est des Rivières et au sud de Charlesbourg et de Beauport. Limoilou est facilement accessible par le réseau routier supérieur grâce aux autoroutes Laurentienne, Dufferin-Montmorency et Félix-Leclerc. Dans les limites du territoire, les principales artères qui relient Limoilou aux arrondissements voisins sont les boulevards Henri-Bourassa et des Capucins, le chemin de la Canardière, la 1re Avenue, la 3e Avenue et la 4e Avenue. La situation centrale de Limoilou lui assure une excellente desserte par le transport en commun, notamment les deux lignes métrobus.

Caractéristiques générales de la population

Limoilou est l'arrondissement le moins populeux de la ville. Son poids relatif de 8,9 % par rapport à la population totale de Québec est comparable à celui de La Haute-Saint-Charles qui est de 9,3 %. Il occupe le troisième rang des arrondissements pour ce qui est de l'effectif des 65 ans et plus et de celui des 0 à 14 ans. Les 65 ans et plus composent 19 % de sa population, tandis que les 0 à 14 ans, 12 %. De 1996 à 2001, le groupe des 15-24 ans a subi une variation négative de 1,9 % dans l'ensemble de la ville, alors qu'il a crû de 9,2 % dans Limoilou. La présence du cégep de Limoilou et la diversification de ses programmes d'études, qui favorisent la venue de jeunes dans l'arrondissement, expliquent probablement en partie ces résultats. Limoilou se distingue également de la tendance généralisée dans la ville en ce qui a trait aux personnes de 65 ans et plus. En effet, alors que le poids relatif de ce groupe d'âge s'est accru de 14,7 % dans l'ensemble de la ville, il a diminué de 1,1 % dans Limoilou. L'âge moyen de la population de Limoilou est de 42,7 ans, ce qui le place à ce chapitre au 3e rang des arrondissements, après La Cité et Sainte-Foy–Sillery.

De 1996 à 2001, Limoilou a subi une décroissance de 0,5 % de sa population, pendant que La Cité enregistrait une augmentation de 2,7 %. Au plan de la perte d'effectif pour cette période, Limoilou arrive au 3e rang des arrondissements, soit derrière Sainte-Foy–Sillery et Charlesbourg. De 1991 à 1996, la décroissance a atteint 4,2 %, soit la plus élevée de celle des arrondissements.

1. *Limoilou, à l'heure de la planification urbaine*, Ville de Québec, Division du Vieux-Québec et du patrimoine, Collection Les quartiers de Québec produite par le Service de l'urbanisme en collaboration avec le Service des communications, 1987, p. 3.

Domaine de Maizerets

Limoilou compte 24 345 ménages, ce qui constitue un poids relatif de 10,7 % du nombre total de ménages de la ville. Entre 1991 et 1996, le nombre de ménages a augmenté de 2,1 %, alors que la population a diminué de 0,5 %. Dans l'ensemble de la ville, la hausse du nombre de ménages a été de 7,7 % durant cette période.

Organisation spatiale, caractéristiques et composantes du territoire

Constitué des quartiers du Vieux-Limoilou, des Maizerets et de Lairet, Limoilou montre les traces de son développement initial par une trame urbaine régulière et dense, soutenue par de grands axes est-ouest et nord-sud qui reliaient à l'origine le territoire aux zones périphériques de Beauport et Charlesbourg.

Malgré la densité du tissu urbain, Limoilou se caractérise par un couvert végétal considérable et la présence de grands espaces verts, notamment le parc Cartier-Brébeuf, le Domaine Maizerets, l'Arboretum de Québec et les aménagements en bordure de la rivière Saint-Charles. Grâce à un passé riche en histoire et en architecture, il possède un patrimoine bâti et des paysages d'intérêt qui justifient l'imposition de mesures pour en préserver les atouts. Le Domaine Maizerets, le lieu historique national Cartier-Brébeuf et les nombreux bâtiments résidentiels aux caractéristiques propres à Limoilou marquent le paysage urbain. Le premier est au nombre des quelques beaux bâtiments de l'époque coloniale française conservés à Québec.

Historiquement, le développement économique de Limoilou est largement attribuable aux activités industrielles qui ont favorisé le déplacement de la population vers la rive nord de la rivière Saint-Charles au début du 20e siècle. Les activités de la papetière, du port de Québec et celles découlant de la construction du chemin de fer ont conditionné l'établissement de la population dans les secteurs limitrophes, non toutefois sans incidence sur la qualité de vie à proximité de ces secteurs industriels. L'arrondissement compte aujourd'hui deux parcs industriels contigus à des secteurs résidentiels de moyenne ou forte densité. Malgré une certaine constance de leurs activités au cours des années, ces parcs, respectivement situés sur le boulevard des Cèdres et le chemin de la Canardière, manifestent des signes d'obsolescence dans leur aménagement et leur cadre bâti. La mise à niveau ou le recyclage du second s'inscrit dans la continuité du grand projet urbain de requalification de l'axe Maizerets-Montmorency.

L'activité commerciale de Limoilou est concentrée sur plusieurs artères : la 1re Avenue, la 3e Avenue, le boulevard des Capucins, le chemin de la Canardière, le boulevard Sainte-Anne, le boulevard Henri-Bourassa et l'avenue D'Estimauville. La multiplication de l'offre commerciale et les changements survenus dans les modes de consommation ont grandement altéré le dynamisme commercial de l'arrondissement. Toutefois, le réaménagement de la 3e Avenue au début des années 1990 a redressé considérablement le dynamisme de cette artère devenue aujourd'hui la destination commerciale principale des résidants de Limoilou. Expo Cité joue également un rôle de premier plan dans l'économie de l'arrondissement, grâce aux activités d'Expo-Québec, du Colisée Pepsi, du Centre de foires et de l'hippodrome de Québec.

Le territoire abrite trois grands établissements publics : le cégep de Limoilou, l'Hôpital Saint-François-d'Assise et l'Hôpital de l'Enfant-Jésus. Ces établissements génèrent un achalandage important, ce qui occasionne des problèmes de stationnement et n'est pas sans conséquences sur la qualité de vie des résidants vivant à proximité.

ExpoCité

Boulevard des Capucins

Hôpital Saint-François-d'Assise

Autoroute Laurentienne

Secteur des Capucins

les grands enjeux d'aménagement et les projets urbains

La discontinuité de la trame urbaine de l'arrondissement

Malgré sa proximité du centre-ville, Limoilou en est isolé par le passage de l'autoroute Laurentienne qui crée une coupure importante dans le tissu urbain. La traversée piétonne ou cycliste de cette artère est quasi impossible. Le réaménagement de cet axe en boulevard urbain non seulement augmenterait la sécurité, mais aussi, et surtout, permettrait de retisser la trame urbaine du centre-ville en continuité avec les îlots existants. Si la rivière Saint-Charles crée également une coupure dans la trame urbaine, elle contribue par contre à la qualité du paysage urbain de Limoilou.

Axe de transit important entre le centre-ville et l'arrondissement de Charlesbourg, le boulevard Henri-Bourassa est configuré pour accueillir un volume important de circulation. Sa largeur imposante a pour effet de séparer Limoilou en deux parties distinctes. De plus, son encadrement est déficient du fait que le volume des constructions érigées le long de son parcours n'est pas proportionné à la largeur des voies.

Moteur de développement économique à l'origine de la fondation de Limoilou, le chemin de fer crée une discontinuité dans le tissu urbain, notamment dans les secteurs fréquentés par les piétons. Outre la présence des viaducs, la traversée piétonne des voies dans certains secteurs accroît les risques d'accident. De plus, les nuisances liées au passage des trains ont un impact sur la qualité de vie des résidants dans certains secteurs.

Le boulevard des Capucins

Autrefois accès principal du trafic en provenance de la côte est se dirigeant vers le centre-ville de Québec, le boulevard des Capucins présente aujourd'hui d'importantes lacunes en matière de design urbain et une perte de vitalité au plan de l'activité économique. On dénombre sur son parcours plusieurs immeubles vacants, et certaines des activités commerciales qui s'y déroulent ne sont pas compatibles avec l'environnement résidentiel. Le côté ouest de l'artère comporte une proportion importante de propriétés institutionnelles dont la vocation est précaire, en raison d'une relocalisation probable ou de la cessation de leurs activités. Du côté est, les lots peuvent difficilement être exploités en raison de leur exiguïté et de la proximité du corridor ferroviaire.

La 1re Avenue

Le chemin de Charlesbourg, aujourd'hui la 1re Avenue, reliait autrefois « le bourg de Talon » aux rives de la Saint-Charles. Cette artère commerciale traditionnelle de centre-ville subit aujourd'hui les contrecoups du changement généralisé des habitudes de consommation et du déplacement des consommateurs vers les mégacentres, entraînant par conséquent une diminution d'achalandage sur les artères commerciales traditionnelles. Plus intense au nord de la voie ferrée, l'activité commerciale de la 1re Avenue n'en présente pas moins des signes de déclin, notamment au plan des aménagements et à celui de la typologie.

L'axe Wilfrid-Hamel/Canardière/Sainte-Anne et l'avenue D'Estimauville

Seule voie qui traverse Limoilou d'ouest en est, la route 138, ancienne route nationale, se caractérise par son cadre bâti et une occupation très diversifiée du sol le long de son parcours. À l'ouest de la 1re Avenue, l'activité commerciale y est en déclin et l'aménagement urbain est déficient. Le réaménagement global du boulevard Wilfrid-Hamel s'impose, notamment à la hauteur de la sortie de l'autoroute Laurentienne, plus précisément à l'entrée du site d'Expo Cité.

Chemin de la Canardière

Angle Canardière/Sainte-Anne

Boulevard Sainte-Anne

Porte d'entrée de l'arrondissement, ce secteur présente des lacunes au plan de la configuration des voies, du couvert végétal, de l'encadrement et de la qualité du bâti. Entre la 1re Avenue et le boulevard Henri-Bourassa, il y a surtout des habitations.

Le chemin de Beauport, aujourd'hui le chemin de la Canardière, est l'une des deux premières voies qui reliaient la ville aux seigneuries éloignées de Charlesbourg et de Beauport à l'époque de la colonisation[1]. Il s'est rapidement développé en un axe résidentiel et commercial important. L'implantation de l'Hôpital Robert-Giffard au tournant des années 1920, puis de l'Hôpital de l'Enfant-Jésus dix ans plus tard, viendra confirmer l'importance de ce chemin incontournable à l'époque pour accéder au centre-ville depuis l'est. Le boulevard Sainte-Anne, qui commence au chemin de la Canardière, constituera également un axe commercial important, notamment dans l'arrondissement de Beauport où de nombreuses activités de transformation en feront un noyau industriel fort dans les années 1930.

Le long du boulevard Sainte-Anne et du chemin de la Canardière, l'occupation du sol est mixte. On y trouve, entre autres, de grands établissements institutionnels. Malgré les efforts soutenus de la Ville pour améliorer leur aménagement urbain, ces axes présentent encore aujourd'hui des signes de désuétude, notamment au regard du cadre bâti, de l'utilisation des espaces et des aménagements urbains.

L'ouverture de l'autoroute Dufferin-Montmorency dans les années 1970 puis de l'autoroute Félix-Leclerc a considérablement réduit le trafic sur cette artère, non sans conséquences sur sa vitalité économique. Les grandes surfaces fermeront les unes après les autres et seront remplacées par des commerces de moindre envergure. Ces modifications de la typologie commerciale ont entraîné une nette détérioration du cadre bâti, touchant par le fait même la qualité de l'aménagement urbain de ce secteur. Malgré la réduction du volume de circulation à la suite de la construction des autoroutes, le chemin de la Canardière et le boulevard Sainte-Anne demeurent des artères collectrices importantes du réseau routier urbain de Limoilou.

Limoilou est au cœur des grands projets de développement de la ville pour les prochaines années. Le projet global de revitalisation de l'axe Canardière/Sainte-Anne consiste à redéfinir la vocation de ce grand parcours traditionnel qui relie l'arrondissement au centre-ville régional. La restructuration du secteur D'Estimauville pourrait conduire au développement d'un pôle majeur dans le secteur est de la ville dont la vocation reste à préciser. La création d'un pôle récréotouristique composé du Domaine Maizerets, de l'arboretum de Québec ainsi que de la baie de Beauport dans l'arrondissement voisin s'insère dans une optique de diversification de l'activité économique de ce secteur.

La consolidation de l'axe du chemin de la Canardière et du boulevard Sainte-Anne ainsi que la restructuration de l'axe D'Estimauville donneront un nouveau souffle à un secteur déstructuré et largement handicapé par le déplacement des activités commerciales jadis concentrées dans ce secteur vers les grandes surfaces commerciales jouxtant le réseau routier supérieur.

Le parc industriel du chemin de la Canardière et l'incinérateur

Située en plein cœur d'un noyau urbain très dense, la zone industrielle du chemin de la Canardière n'est pas étrangère à la construction du chemin de fer en 1880. La proximité de la rivière Saint-Charles, des activités portuaires et de la gare du Palais ont sans doute conditionné le choix de cet emplacement encore stratégique aujourd'hui. La présence de la voie ferrée et de la cour de triage favorisera plus tard la venue d'industries à cet endroit.

Le paysage urbain du parc industriel de la Canardière s'est considérablement détérioré avec les années. Le couvert végétal déficient, le cadre bâti obsolète et la présence de lots vacants lui confèrent aujourd'hui un aspect de lieu désolé. Liée à la problématique du chemin de la Canardière, cette situation est sans doute fortement attribuable à la construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency.

1. Le second axe est le chemin de Charlesbourg, l'actuelle 1re Avenue.

Parc Cartier-Brébeuf

ExpoCité

Ce parc industriel est intimement lié à la présence de l'incinérateur régional. Source de nuisances pour la population de Limoilou, l'incinérateur est un enjeu métropolitain qui soulève un grand débat sur la qualité de vie des populations des quartiers résidentiels limitrophes. Il faudra bientôt prendre une position ferme, car l'état actuel des équipements nécessitera bientôt des investissements considérables ou la construction d'un nouvel incinérateur.

La contamination du sol et les limites du développement résidentiel

Le développement résidentiel de Limoilou a presque atteint ses limites. Les terrains vacants propices à l'habitation sont pour la plupart contaminés. Les projets de développement qui ont vu le jour au cours des dernières années ont nécessité des investissements publics massifs précisément pour décontaminer les sols. Dans une optique de développement durable et d'optimisation des infrastructures publiques, le recyclage des terrains contaminés devient un choix politique obligé.

Le développement du site d'Expo Cité

À la condition de lui donner une vocation régionale, le site d'Expo Cité et de l'hippodrome de Québec recèle pour la Ville un grand potentiel de développement aux plans économique et récréotouristique. Sa localisation à proximité du centre-ville rend son accès facile à la clientèle touristique. Plusieurs de ses équipements sont cependant désuets et sous-utilisés. De plus, Expo Cité échappe à la dynamique urbaine du quartier et de l'arrondissement. Le site a en effet peu de lien avec le milieu urbain adjacent. La Ville reconnaît qu'une redéfinition de la vocation du site s'impose et que la problématique du stationnement de surface est un élément déterminant à considérer dans les options de développement.

La mise en valeur de la rivière Saint-Charles et du patrimoine bâti

La renaturalisation des berges de la rivière Saint-Charles constitue un des grands projets urbains de la Ville de Québec. Les efforts déployés depuis dix ans à cet égard en font foi. Son achèvement dans les limites de l'arrondissement procurera aux résidants de Limoilou l'accès aux berges de la rivière et entraînera la finalisation du parc linéaire.

Limoilou est certainement le grand méconnu des secteurs anciens de Québec. Le potentiel qu'il recèle pourtant aux plans historique et récréatif offre des possibilités de développement. Le parc linéaire de la rivière Saint-Charles, le Domaine Maizerets, l'arboretum de Québec, le parc Cartier-Brébeuf, le musée de l'Hôpital Robert-Giffard, la qualité du patrimoine bâti ainsi que la proximité de la baie de Beauport dans l'arrondissement voisin constituent certainement les assises d'un développement récréotouristique prometteur.

Balconville dans le Vieux-Limoilou

Le lac Saint-Charles

1re Avenue

LA HAUTE-SAINT-CHARLES

L'arrondissement de La Haute-Saint-Charles regroupe les anciennes villes de Lac-Saint-Charles, Loretteville, Saint-Émile et la partie nord-ouest du quartier Neufchâtel de l'ancienne ville de Québec. La colonisation du territoire débute vers la fin du 18e siècle au moment où les Hospitalières augustines de l'Hôtel-Dieu de Québec concèdent la première terre aux abords du lac Saint-Charles. À la même période, l'arrivée des Hurons sur les rives de la rivière témoigne du début de l'occupation des terres de Loretteville. Les premières subdivisions du territoire sur le pourtour du lac ont lieu au 18e siècle, d'abord dans le secteur sud, puis à l'est. Le fractionnement de la partie nord du lac s'effectue à l'aube du 19e siècle.

Histoire

Érigé en municipalité en 1845, le vaste territoire de Saint-Ambroise de la Jeune Lorette sera divisé en deux en 1904 pour former le faubourg (le village) et la paroisse. Le village sera désigné sous le vocable de Loretteville en 1912. Très vaste, le territoire de la paroisse sera subdivisé dès l'année suivante afin de faciliter les activités des différentes communautés qui commencent à s'organiser. Notre-Dame-des-Laurentides sera le premier village à prendre cette initiative.

Le démembrement de la paroisse se poursuivra et formera plus tard les villages de Saint-Émile en 1925 et Château-d'Eau en 1926. Ce n'est qu'en 1947 que sera incorporée la municipalité de Lac-Saint-Charles, jusqu'alors rattachée à Notre-Dame-des-Laurentides. Centre de villégiature achalandé en période estivale, la municipalité de Château-d'Eau sera de nouveau annexée à Loretteville en 1964. La même année, Neufchâtel, paroisse éclatée de Saint-Ambroise de la Jeune Lorette, sera municipalisé puis annexé à la ville de Québec en 1970. L'urbanisation de l'ensemble du territoire s'intensifiera au cours des années 1960.

Caractéristiques générales de la population

La Haute-Saint-Charles compte 47 205 habitants, ce qui représente 9,3 % de la population de la ville. Il est au 2e rang des arrondissements les moins populeux et vient après Limoilou. La répartition de sa population par groupe d'âge est proportionnelle à celle de Laurentien. La représentativité des

Secteur de Saint-Émile

Chute Kabir Kouba

deux cohortes d'âge extrême caractérise bien le profil de la population de l'un et l'autre de ces arrondissements. En effet, La Haute-Saint-Charles et Laurentien sont les arrondissements qui comptent le plus grand nombre de personnes de 0 à 14 ans et le moins grand nombre de celles de 65 ans et plus. Dans La Haute-Saint-Charles, les plus jeunes représentent plus du cinquième de la population et les plus âgés, 8,5 %. Quant aux 25-44 ans, ils sont les plus nombreux et représentent 32,6 % de la population.

Comme Laurentien, La Haute-Saint-Charles a enregistré sa plus forte hausse de population entre 1991 et 2001, soit 13,4 %. Il est le seul arrondissement où la cohorte des 0-14 ans a augmenté durant cette période, une hausse de 4,9 %. Cependant, ce n'est qu'entre 1991 et 1996 qu'il y a eu une hausse (7,4 %) de cette cohorte, la période 1996-2001 se soldant par une baisse de 2,3 %, comparativement à une décroissance supérieure à 5 % dans les autres arrondissements. Malgré le fait que sa cohorte des 65 ans et plus exerce le poids le plus faible par rapport aux autres arrondissements, La Haute-Saint-Charles n'échappe pas au vieillissement de sa population. En effet, le nombre des 65 ans et plus a crû d'environ 20 % dans cet arrondissement durant chacune des deux périodes quinquennales de 1991 à 2001.

Les quelque 17 850 ménages de l'arrondissement ne représentent que 7,8 % du total des ménages de la ville; c'est la plus faible proportion parmi les arrondissements. La Haute-Saint-Charles se classe toutefois au 2e rang des arrondissements, après Laurentien, pour ce qui est de la hausse du nombre de ménages entre 1991 et 2001, soit 23,3 %. À l'échelle de la ville, la hausse totale n'est que de 14,3 %. Ce résultat est éloquent quant à l'intensité du développement résidentiel du territoire de La Haute-Saint-Charles au cours de la dernière décennie.

Situation géographique et accessibilité

D'une superficie de 77 km^2, le territoire de La Haute-Saint-Charles occupe la portion la plus au nord de la ville et correspond à 14 % du territoire municipal. Il est limité au sud par Les Rivières, à l'est par Charlesbourg et à l'ouest par Laurentien. L'accès le plus direct au territoire se fait principalement par l'autoroute Henri IV. Les autres principaux liens nord-sud du réseau routier supérieur sont assurés par les boulevards de l'Ormière, Valcartier, de la Colline ainsi que par l'avenue Lapierre et son prolongement sur la 1re Avenue. Les communications est-ouest se font principalement par le boulevard Saint-Claude, la rue Racine et le boulevard Bastien, dans la partie sud de l'arrondissement, et par le boulevard Jacques-Bédard dans la partie nord. Ces artères assurent les liens avec l'arrondissement Laurentien et celui de Charlesbourg. Le transport en commun dessert principalement la portion sud du territoire. Le service offert dans le secteur de l'ancienne ville de Lac-Saint-Charles est très restreint.

Organisation spatiale, caractéristiques et composantes du territoire

Dominé par un imposant couvert forestier, le territoire de La Haute-Saint-Charles est caractérisé par la richesse du milieu naturel. Il dispose d'un réseau hydrographique très développé et comporte des tourbières et des marais qui conditionnent inévitablement son aménagement. Sa topographie est variée. Elle comporte notamment des collines massives qui présentent des zones de fortes pentes, principalement dans la partie nord de l'arrondissement et dans le secteur de Saint-Émile. Le relief présente également de petites dépressions tourbeuses et marécageuses aux abords des lacs Saint-Charles et Nelson ainsi que des dépressions plus importantes formant des lacs et des cours d'eau. Le pourtour du lac Saint-Charles est essentiellement constitué de sols argileux et sablonneux. Les dépôts de sable fin au sud de ce lac ont généré le développement intensif des activités industrielles des sablières.

La rivière Saint-Charles est le berceau du peuplement de l'arrondissement. Baptisée rivière Kabir Kouba par les Montagnais puis Rivière à la truite par les Hurons, elle tient son nom actuel des récollets. À l'origine de la colonisation, elle était un paradis de pêche et de canotage. Quant au lac Saint-Charles, il devient dès la fin du 19e siècle un endroit de

Rue de l'Acropole

Rue Racine

villégiature apprécié notamment par les Américains. Au début des années 1970, la construction de nombreux chalets sur ses bords aura pour effet de doubler la population du secteur de Lac-Saint-Charles en période estivale. C'est le plus vaste plan d'eau de la ville (3,3 km^2) et, du fait qu'il est la principale source d'approvisionnement en eau potable de la ville, on n'y autorise que des activités axées sur la conservation. Au même titre, la rivière Saint-Charles constitue le plus important cours d'eau de Québec. Les rivières Duberger, Lorette, du Grand-Désert et Huron en sont les principaux tributaires.

L'utilisation du sol se distingue par une proportion importante d'espaces non urbanisés, et ce, sur plus de 60 % de la superficie totale de l'arrondissement. Ces espaces sont couverts en majorité de forêt. L'agriculture est peu développée.

L'occupation du sol à l'intérieur du périmètre urbain est largement dominée par la fonction résidentielle de basse densité. De 1971 à 1984, la couronne nord, soit Saint-Émile, Lac-Saint-Charles, Loretteville et Val-Bélair dans l'arrondissement Laurentien, a contribué dans une proportion de plus de 40 % à l'augmentation de la population totale de l'ex-CUQ[1]. Ce phénomène explique l'expansion importante du territoire de La Haute-Saint-Charles au cours des dernières décennies. En effet, à partir des années 1970, la migration de la population des secteurs centraux vers la périphérie favorisa le développement du territoire.

Jusqu'à la fin des années 1960, le secteur de Lac-Saint-Charles était principalement voué à la villégiature. La conversion des chalets en résidences permanentes contribua fortement à l'accroissement de sa population, transformant par le fait même sa vocation traditionnelle en banlieue résidentielle. Aujourd'hui, le développement de la villégiature est presque saturé en bordure du lac Saint-Charles, vu les contraintes qu'impose le maintien de la qualité de la principale source d'eau potable de la ville. Par ailleurs, la villégiature tend à se développer en bordure du lac du Sud-Ouest. À cet endroit, la plupart des propriétés sont desservies par des rues privées.

L'activité commerciale s'est développée en fonction d'un service local. Il n'existe pas de zone commerciale dominante à portée régionale dans l'arrondissement. Le boulevard de l'Ormière constitue la principale artère commerciale. Dans le secteur de Lac-Saint-Charles, les commerces sont distribués le long de la rue Jacques-Bédard et de la 1re Avenue. Malgré son dynamisme mitigé au sein de la structure commerciale, la rue Racine demeure un important pôle de services de proximité pour la population.

Historiquement, la rue Racine a joué un rôle de premier plan dans la structure économique et dans l'animation communautaire de Loretteville. Comme les autres artères commerciales traditionnelles, elle subit aujourd'hui les contrecoups des changements structurels de l'activité commerciale depuis l'avènement des grandes surfaces. Malgré des efforts ambitieux pour lui redonner vie, elle n'a pas encore retrouvé son dynamisme passé. Seul le pôle commercial à proximité du parcobus jouit d'un assez grand achalandage. La Ville fait de la revitalisation de cette artère une priorité pour les prochaines années. C'est un projet d'envergure qui devrait être axé sur un nouveau concept visant à redonner vie à une dynamique commerciale lourdement handicapée.

Le développement industriel de l'arrondissement revêt deux formes : 1) l'exploitation des carrières et des sablières situées au sud-ouest du lac Saint-Charles; 2) l'activité industrielle concentrée majoritairement dans le parc industriel de Saint-Émile. Le potentiel industriel des sablières est plutôt restreint, vu la qualité relative du sable des sites actuels, et leur durée de vie est également limitée. Leur recyclage devra bientôt faire l'objet d'une réflexion visant à déterminer les pistes de solution.

1. Plan d'urbanisme Saint-Émile, p.8.

Vieux Wendake

les grands enjeux d'aménagement et les projets urbains

La protection du milieu naturel et le resserrement du tissu urbain du territoire sont les grands enjeux de l'arrondissement de La Haute-Saint-Charles, dans l'horizon de planification du Plan directeur d'aménagement et de développement de la ville de Québec.

Le potentiel résidentiel et les contraintes liées au développement

Le territoire de La Haute-Saint-Charles dispose de grands espaces à exploiter. Sa situation périphérique, ses caractéristiques naturelles et la nature de ses sols mettent toutefois un frein aux projets d'expansion résidentielle. Il faut avant tout protéger les acquis et assurer une adéquation entre, d'une part, la structuration et la rationalisation du développement de la ville de Québec et, d'autre part, l'expansion des secteurs périurbains.

Dans le secteur de Loretteville, le développement domiciliaire est presque saturé. On y dénombre cependant plusieurs îlots enclavés présentant encore un certain potentiel. Le développement projeté dans Saint-Émile se situe au nord de la rue des Érables et au sud de la rue Vézina, de part et d'autre de l'avenue Lapierre. Plusieurs bouclages de rues sont envisageables dans ce secteur. Par ailleurs, Neufchâtel compte une superficie importante de terrains non construits, à l'est de l'autoroute Henri IV. Ces terrains sont cependant situés en zone agricole d'après le schéma d'aménagement.

La portion nord de l'arrondissement est formée d'une trame urbaine discontinue et est caractérisée par l'étalement du milieu bâti. La présence de la principale source d'eau potable de la ville, de vastes sablières, d'un dépôt de matériaux secs, d'un ancien lieu d'enfouissement sanitaire et de zones inondables expliquent l'irrégularité du développement actuel. Ces contraintes physiques constituent des limites importantes au développement, tant au plan de la protection du milieu naturel qu'à celui des infrastructures coûteuses qu'elles entraînent.

Le lac Saint-Charles et ses marais constituent à la fois un atout et une limite à la mise en valeur du territoire de La Haute-Saint-Charles. La protection des abords du lac empêche tout nouveau lotissement. Quant aux activités de villégiature sur le pourtour des lacs Saint-Charles et du Sud-Ouest, elles demeurent réservées aux résidants y possédant actuellement une propriété.

La topographie du territoire constitue également une contrainte importante au développement, notamment dans le secteur de Saint-Émile. L'exploitation de la zone boisée située entre les boulevards Saint-Claude et des Cimes est restreinte par la topographie en pente du site. En outre, il est souhaitable de protéger cette forêt rendue à maturité.

Le développement du territoire de Wendake

Par ailleurs, l'accroissement démographique constant de la nation huronne laisse présager une expansion probable de son territoire dans un proche avenir, considérant l'amélioration vraisemblable de l'accès routier par le prolongement de l'autoroute du Vallon. Selon le schéma d'aménagement, les terres contiguës au territoire huron, de part et d'autre du boulevard de la Colline, constituent une zone forestière. Par conséquent, l'exploitation de ces terres à des fins résidentielles nécessiterait d'importants travaux d'infrastructure.

L'accès au territoire et la circulation interne

En matière de desserte routière, la situation périphérique de La Haute-Saint-Charles pose des problématiques d'accès semblables à celles de l'arrondissement Laurentien. Le volume considérable de circulation sur l'autoroute Henri IV est le grand facteur qui rend difficile l'accès à cet arrondissement en période de pointe. Le prolongement de l'autoroute du Vallon jusqu'au boulevard Bastien devrait grandement améliorer la fluidité des déplacements vers le sud de la ville.

Wendake

Secteur de Saint-Émile

Corridor des Cheminots

Toutefois, la réalisation de ce projet ne sera pas sans impact sur les commerces de l'arrondissement, car un grand nombre d'automobilistes qui empruntent actuellement les principales artères commerciales ne le feront plus. Il faudra analyser avec plus de précision les débits probables sur ce nouveau tronçon pour évaluer les impacts d'un achalandage accru sur le boulevard de la Colline qui n'est pas configuré pour accueillir un flot important de circulation.

Le camionnage constitue une préoccupation constante pour l'arrondissement. Les activités des gravières et des sablières dans les secteurs de Lac-Saint-Charles et de Valcartier, de même que les activités agricoles dans ce dernier, génèrent des volumes importants de circulation de camions sur les boulevards Valcartier et de la Colline. Le Village des sports entraîne également de l'achalandage sur le réseau routier de l'arrondissement. Le tronçon nouvellement construit entre l'autoroute Henri IV et le boulevard Valcartier devrait réduire considérablement les débits de circulation au cœur de l'arrondissement. Toutefois, ce tronçon engendre déjà un flux accru de circulation dans le secteur des Eaux fraîches, en transit vers Val-Bélair. De plus, même si aucun nouveau lotissement n'est actuellement autorisé de part et d'autre du nouveau tronçon, une certaine pression pourrait s'exercer en faveur de l'exploitation des terrains qui le bordent.

Le milieu naturel et le potentiel récréotouristique

La rivière Saint-Charles et la chute Kabir Kouba, le lac Saint-Charles et ses marais, le lac du Sud-Ouest et la baie Charles-Talbot comptent parmi les plus beaux attraits naturels de Québec. Combinés au corridor des Cheminots et au potentiel patrimonial de l'arrondissement, ces attraits constituent des atouts majeurs au plan récréotouristique. Contiguë au secteur de Loretteville, la réserve huronne s'ajoute au potentiel touristique du territoire, en lien avec les activités de la rue Racine. La protection de la principale source d'eau potable de la ville et du couvert forestier ainsi que la mise en valeur du potentiel récréotouristique de La Haute-Saint-Charles sont le gage d'un développement harmonieux du territoire, respectueux d'un environnement naturel unique.

Rivière Saint-Charles

Tracel de Cap-Rouge

Vieux Saint-Augustin

LAURENTIEN

Le plus vaste des arrondissements de la ville de Québec, l'arrondissement Laurentien est aussi celui demeuré à l'état le plus naturel au plan de l'occupation du sol et du couvert forestier. Il occupe plus de 40 % du territoire de la ville. Il est issu de l'amalgame des anciens territoires de Val-Bélair, L'Ancienne-Lorette, Cap-Rouge, Saint-Augustin et la portion ouest de Sainte-Foy. Par conséquent, ses paysages urbains, naturels ou agricoles sont aussi diversifiés que contrastés. Ces caractéristiques en font l'arrondissement le plus riche en espaces naturels.

Histoire

L'histoire du développement de l'arrondissement Laurentien ne peut se raconter comme un tout, puisque son découpage administratif ne correspond pas à un développement synchronique des anciennes entités qui le forment aujourd'hui. Son origine remonte à la période de l'occupation française en Amérique, au moment de la première tentative de colonisation de Jacques Cartier vers 1541. La côte de Cap-Rouge et la route Jean-Gauvin sont les premiers axes qui furent tracés sur ce territoire. Les premiers noyaux villageois se sont implantés à l'embouchure de la rivière Cap-Rouge et du fleuve Saint-Laurent, l'actuel secteur du Vieux-Cap-Rouge. Les trois autres noyaux développés un peu plus tard correspondent aux anciens territoires formant l'arrondissement. On retrouve ainsi des noyaux de peuplement anciens à la jonction de la route 138 et de la route de Fossambault, le long de la rue Notre-Dame et du boulevard Pie XI. L'emplacement du cœur du village de Saint-Augustin sur le plateau plutôt qu'en bordure du fleuve, contrairement à la plupart des villages développés à proximité de grands cours d'eau, tient au fait que le village se situait à la jonction des secteurs occupés par les agriculteurs au nord et ceux développés au pied de la falaise.

Caractéristiques générales de la population

Laurentien est le plus populeux des arrondissements de Québec. Il compte 83 000 habitants, ce qui représente 16,3 % de la population totale de la ville, comparativement à 14,3 % en ce qui concerne Beauport qui se classe au second rang. Il est également l'arrondissement où le groupe des 65 ans et plus est le plus faiblement représenté, ne formant que 6,3 % de la population comparativement à 16,3 % dans l'ensemble de la ville. À l'opposé, le groupe des 0-14 ans est plus fortement représenté que dans tout autre arrondissement : il constitue 21,3 % de la population de

Route de l'Aéroport

Le tracel de Cap-Rouge

Laurentien, alors qu'il ne représente que 15 % à l'échelle de la ville. Entre 1991 et 2001, Laurentien a enregistré le taux de croissance le plus élevé de tous les arrondissements, soit 13,8 %, suivi de près par La Haute-Saint-Charles (13,4 %). La population de l'ensemble de la ville ne s'est accrue que de 3,7 % pendant cette période. Cette donnée est éloquente quant à la tendance générale de la population à s'installer dans l'ouest de la ville. De plus, elle laisse sous-entendre le nombre important de mises en chantier qui ont eu lieu dans Laurentien au cours de la dernière décennie.

Si tous les arrondissements ont enregistré une hausse du nombre de ménages entre 1991 et 2001, c'est dans Laurentien que cet accroissement s'est fait le plus fortement sentir : une hausse de 24,6 % contre 14 % à l'échelle de la ville. Étonnamment, Laurentien est l'arrondissement qui a enregistré la plus forte diminution du nombre moyen de personnes par ménage, passant de 3 personnes en 1991 à 2,7 en 2001. En comparaison, La Cité avait une moyenne de 1,6 personne par ménage en 2001. C'est aussi dans Laurentien qu'on trouve le plus grand nombre de ménages unifamiliaux. Ils constituent près de 80 % des ménages de l'arrondissement et 17,5 % du nombre total de ménages unifamiliaux de la ville. Quant aux ménages d'une seule personne, Laurentien ne compte que 6,8 % du nombre total de ces ménages dans l'ensemble de la ville. Il occupe ainsi le 2e rang des arrondissements à ce chapitre, arrivant derrière La Haute-Saint-Charles, même s'il a enregistré l'accroissement le plus marqué de cette catégorie de ménages durant la dernière décennie, soit 71,2 %.

Situation géographique et accessibilité

Laurentien constitue la limite ouest de la ville de Québec, du nord au sud. À l'est, il est contigu aux arrondissements de La Haute-Saint-Charles, des Rivières et de Sainte-Foy–Sillery. Il est borné au nord et à l'ouest par les MRC de la Jacques-Cartier et de Portneuf et, au sud, par le fleuve Saint-Laurent.

Le réseau routier supérieur de l'arrondissement se compose de trois grands axes qui drainent le plus important volume de circulation de l'arrondissement vers les principales zones d'emplois, notamment le centre-ville. Dans l'axe nord-sud, l'autoroute Henri IV longe la frontière est de l'arrondissement et dessert principalement les secteurs les plus au nord. L'autoroute Duplessis assure la liaison avec l'aéroport de Québec et la rive sud. Il constitue en ce sens une porte d'entrée majeure de la ville. La Commission de la capitale nationale du Québec a fait de la route de l'Aéroport et de son prolongement sur l'autoroute Duplessis le parcours cérémoniel vers le centre-ville. Cette artère sera mise en valeur grâce aux modifications prévues par le ministère des Transports à la hauteur de la jonction avec l'autoroute Charest. Dans l'axe est-ouest, l'autoroute Félix-Leclerc, qui se prolonge sur le boulevard Charest, est la porte d'entrée tant de l'arrondissement que du centre-ville. Sectionnant l'arrondissement en deux parties, cet axe constitue la plus grande contrainte anthropique.

La route 138, qui se prolonge sur le boulevard Wilfrid-Hamel, assure également une bonne partie des communications est-ouest. Ancienne route nationale, elle est la seule voie qui traverse tout le territoire de la ville dans cet axe. Le chemin Notre-Dame et son prolongement sur le boulevard Chauveau relient les secteurs agricoles et forestiers de l'ouest du territoire aux secteurs plus urbains de l'est. Grâce à la construction d'une nouvelle voie à l'extrême nord du territoire, dans le prolongement du chemin de Montolieu, Laurentien est désormais relié à La Haute-Saint-Charles. Dans l'axe nord-sud, les principaux liens par le réseau routier secondaire s'effectuent de part et d'autre de l'autoroute Félix-Leclerc au moyen de l'avenue Legendre, la route Jean-Gauvin et la route de Fossambault. La côte de Cap-Rouge est le seul lien de l'arrondissement avec les secteurs de Sainte-Foy–Sillery situés en haut de la falaise.

Secteur résidentiel de Saint-Augustin

Vieux Cap-Rouge

Organisation spatiale, caractéristiques et composantes du territoire

La géographie de l'arrondissement est typique de cette portion de la vallée du Saint-Laurent. Le territoire se compose en effet de plateaux successifs s'élevant en escalier à partir du fleuve et montant graduellement vers le nord du territoire. Une succession de massifs montagneux occupe en partie les secteurs les plus au nord, jusqu'au mont Bélair qui est le sommet le plus élevé du territoire. Cette géographie donne lieu à des panoramas exceptionnels, aux paysages variés, tantôt urbains tantôt ruraux. Les promontoires dans les secteurs de Cap-Rouge et Saint-Augustin offrent notamment des vues exceptionnelles sur le littoral.

Près de la moitié de la superficie du territoire, soit l'extrême nord et le nord-ouest, a un couvert forestier. Le réseau hydrographique est l'un des grands atouts naturels de l'arrondissement et procure un bon drainage des terres agricoles. Il est principalement constitué du fleuve Saint-Laurent, des lacs Saint-Augustin et Laberge ainsi que des rivières Lorette, Cap-Rouge et Nelson. La rivière Cap-Rouge, qui traverse une partie importante de l'arrondissement, est l'un des milieux naturels de Québec qui offre le plus d'attraits sur les plans écologique et récréatif. Ces milieux fragiles doivent faire l'objet de mesures de protection afin d'en préserver la qualité et d'en assurer la pérennité.

Attirés par la richesse du milieu naturel, les résidants de l'arrondissement prennent contact avec la beauté des paysages grâces à de nombreux parcs et sites naturels. Les réseaux de promenades en bordure de la rivière Cap-Rouge et sur le mont Bélair, le corridor du littoral et le corridor des Cheminots offrent aux utilisateurs des panoramas exceptionnels dans des milieux naturels d'une grande richesse écologique. Le boisé Champigny en bordure de la rivière Cap-Rouge, le boisé de la rivière Lorette, le parc du Haut-Fond et la plage Jacques-Cartier constituent à la fois des secteurs naturels de grand intérêt et des espaces de détente pour les résidants. Les zones récréatives des bases de plein air de Sainte-Foy et de Val-Bélair offrent également des activités récréatives variées. Les aménagements réalisés dans le secteur du Parc nautique de Cap-Rouge, qui donnent accès à la plage Jacques-Cartier, ont redynamisé un secteur qui s'était considérablement détérioré avec les années.

Deux grandes catégories d'occupation du sol caractérisent l'arrondissement : l'activité agricole en milieu naturel et l'activité résidentielle en milieu urbanisé.

L'agriculture occupe 38 % de la superficie de l'arrondissement. En fait, 84 % de la superficie agricole de la ville de Québec est situé dans Laurentien. On y trouve en effet 80 % des fermes de la ville. Malgré la proximité d'un milieu très urbanisé et certaines contraintes naturelles liées au sol, l'activité agricole est relativement diversifiée. Elle se compose, entre autres, de productions laitières, bovines, maraîchères et acéricoles réparties dans 150 fermes.

Le territoire urbanisé se caractérise par une trame urbaine de faible densité où prédominent les habitations unifamiliales. Plusieurs secteurs champêtres se sont développés en bordure du fleuve ou à proximité de petits lacs. On y accède par des rues privées, ce qui soulève des questions au regard de leur gestion.

Les origines du développement de l'arrondissement sont encore aujourd'hui perceptibles à travers les noyaux de peuplement anciens et les constructions patrimoniales le long de certaines routes ou rangs. L'agriculture a longtemps été le moteur principal du développement du territoire. En témoignent les calvaires, les croix de chemin, les caveaux à légumes et les granges-étables encore conservés le long des rangs, principalement dans le secteur de Saint-Augustin. Dans ce secteur, on a identifié plus de 180 bâtiments d'intérêt patrimonial et, dans le Vieux-Cap-Rouge, près d'une centaine. Sur la rue Notre-Dame, dans le secteur de L'Ancienne-Lorette, il y a également plusieurs bâtiments d'intérêt patrimonial. Des mesures de protection et de mise en valeur de certains d'entre eux figurent dans les règlements municipaux.

L'offre commerciale de l'arrondissement est répartie selon deux typologies. L'implantation récente du mégacentre Gaudarville, à la jonction de l'autoroute Charest et de la

Zone agricole permanente

Parc industriel de Saint-Augustin

route de l'Aéroport, attire une clientèle régionale. Les artères commerciales traditionnelles, dont le dynamisme n'est plus ce qu'il a été, et quelques centres commerciaux de voisinage complètent le portrait de l'offre commerciale. Sur le boulevard Pie XI et la rue Notre-Dame, des commerces et services de proximité accommodent la population du nord du territoire. Quant à la rue Saint-Félix dans le secteur du Vieux-Cap-Rouge et la route 138 dans celui du village de Saint-Augustin, elles constituent les artères commerciales traditionnelles de la portion sud du territoire.

L'activité industrielle de l'arrondissement est assez développée grâce à la présence de trois parcs industriels. Les parcs François-Leclerc, Colbert-Ouest et Val-Bélair sont situés en bordure du réseau routier supérieur, ce qui leur assure une excellente desserte. Le premier dispose encore d'importantes superficies à exploiter. Une partie de la base militaire de Valcartier, dans le secteur de Val-Bélair, de même que les activités d'enseignement des campus intercommunautaires de Saint-Augustin et, en particulier, du Campus de haute technologie contribuent également au dynamisme économique de l'arrondissement. La Ville examine actuellement la vocation des campus intercommunautaires et la possibilité de convertir certains de leurs édifices.

Enfin, Laurentien bénéficie de la présence sur son territoire de l'aéroport de Québec. Les terrains situés dans cette zone industrielle sont occupés par des entreprises liées aux activités de l'aéroport. Cependant, le corridor de bruits causés par l'aéroport et le zonage agricole restreignent l'exploitation des terrains situés au sud de cet équipement.

les grands enjeux d'aménagement et les projets urbains

La consolidation du développement résidentiel

La demande de résidences unifamiliales exerce une très forte pression sur le développement résidentiel de l'arrondissement. L'un des enjeux majeurs à ce chapitre consiste donc à assurer un développement harmonieux et équilibré du territoire, tout en répondant à la demande de ce type d'habitations et en poursuivant le développement résidentiel commencé dans certains secteurs.

L'arrondissement possède un potentiel considérable de lotissements résidentiels étant donné les nombreux espaces disponibles. Par ailleurs, il faut se rappeler que, entre 1996 et 2001, l'accroissement naturel dans Laurentien a été plus élevé que dans l'ensemble des arrondissements. Cependant, Laurentien a un problème d'approvisionnement en eau potable qui restreint le développement dans certains secteurs, plus particulièrement dans le nord du territoire. Le transport en commun et les contraintes environnementales constituent également un frein à l'expansion résidentielle dans certains endroits. De plus, des problèmes de sols contaminés restreignent le développement dans le secteur Gaudarville, au nord de l'autoroute Félix-Leclerc, et dans le secteur Chaudière, au sud de cette autoroute.

Situé à l'est de l'avenue Le Gendre, le secteur Chaudière recèle un potentiel considérable dont l'exploitation permettrait de compléter la trame urbaine dans une zone déjà développée. L'existence d'un ancien site d'enfouissement au nord du boulevard de la Chaudière impose toutefois des limites. Au sud du territoire, le secteur de la rue Jean-Juneau, situé partiellement en zone agricole et, au nord, les secteurs situés de part et d'autre de l'avenue de l'Amiral font l'objet de pressions considérables en faveur de lotissements à des fins résidentielles.

Mont Bélair

Aéroport international Jean-Lesage

Secteur de Gaudarville

Rue Notre-Dame

La consolidation de la fonction commerciale

En matière de développement commercial, le mégacentre Gaudarville constitue un pôle majeur du secteur ouest de la ville de Québec. Le développement de ce pôle n'est toutefois pas encore terminé, et une définition claire de son rôle dans la structure commerciale de la ville s'impose.

Comme dans les autres arrondissements, on observe dans Laurentien un certain affaiblissement du dynamisme des artères commerciales traditionnelles. La Ville considère que les rues Saint-Félix et Provancher, dans le secteur du Vieux-Cap-Rouge, le boulevard Pie XI et la rue Notre-Dame sont des artères commerciales à revitaliser.

Il existe une très forte pression en faveur de l'exploitation commerciale des terrains situés entre l'autoroute Charest et le chemin de l'Hêtrière, à la sortie de la route Jean-Gauvin. Situé dans le bassin versant du lac Saint-Augustin, ce secteur est un milieu humide fragile dont la protection constitue un enjeu important.

Le boulevard Wilfrid-Hamel présente, dans l'ensemble, des lacunes en matière d'aménagement, et son cadre bâti est désuet. L'occupation du sol sur ses abords est très diversifiée. De plus, on y dénombre plusieurs lots vacants, notamment à l'ouest de l'autoroute Duplessis. Une réflexion sur la mise à niveau de cette artère s'impose dans le cadre des orientations de l'arrondissement des Rivières.

Dans le secteur de Saint-Augustin, la route 138 exerce une très grande attraction au plan commercial en raison du trafic journalier assez considérable qui y circule, principalement à la hauteur de la route de Fossambault. Les activités commerciales y sont déjà autorisées. Toutefois, il faudra réfléchir au bien-fondé de resserrer les exigences réglementaires relatives à la vocation et à l'esthétique des constructions le long de cette artère, de même que le long du chemin de l'Hêtrière.

La mise en valeur du littoral et des milieux naturels

Le lac Saint-Augustin constitue une préoccupation de premier ordre en matière de protection et de mise en valeur. Dans le cadre d'une réflexion globale sur son avenir, on devra déterminer les solutions aux problèmes liés au développement des secteurs champêtres au nord de ce lac et les mesures de protection des boisés situés sur son pourtour. De petite dimension, ces boisés devraient en effet faire l'objet de mesures de protection, car ils pourraient être menacés par des coupes forestières et l'agrandissement éventuel des résidences existantes. L'explosion de la fonction résidentielle à cet endroit au cours de la dernière décennie et les aménagements parfois mal adaptés au site démontrent la nécessité de mieux encadrer les activités à venir. À proximité du lac, se trouve le parc du Haut-Fond qui constitue une zone écotouristique faisant déjà l'objet d'efforts de mise en valeur. Il serait souhaitable que le lac et le parc soient considérés comme une seule entité au plan de leur protection et de leur potentiel éducatif.

Actuellement, les boisés riverains de la rivière Cap-Rouge, dans le quartier Champigny, sont en général encore peu dégradés. Certains couverts ont conservé leur intégrité écologique et méritent d'être valorisés. Cependant, ce milieu unique a déjà fait l'objet d'aménagements, notamment la construction de sentiers pédestres. Or, ces sentiers sont aujourd'hui mal adaptés à un achalandage accru. Par conséquent, les boisés sont susceptibles de se dégrader rapidement, d'où la nécessité d'y entreprendre des travaux de restauration et de mise en valeur dans une optique de protection et d'éducation.

La Ville reconnaît que le mont Bélair est un secteur d'intérêt écologique qu'il faut protéger et mettre en valeur. Elle prévoit y acquérir des terrains à des fins de protection. La réglementation à l'égard des antennes y est déjà très rigoureuse. La poursuite de ces efforts est le gage de la préservation de l'un des secteurs naturels les plus riches de la ville.

Boulevard Pie XI

Parc du Haut-Fond

Boulevard Wilfrid-Hamel

Campus intercommunautaires de Saint-Augustin

Les préoccupations au sujet du milieu adjacent à la bordure fluviale se situent à différents plans. À l'extérieur du périmètre d'urbanisation, la nature des sols exige de préserver des massifs forestiers plutôt que l'exploitation agricole. La gestion des droits acquis au regard de la restauration ou de l'agrandissement éventuel des chalets existants soulève des interrogations à l'égard des contraintes environnementales que présentent les zones inondables et les fortes pentes. Enfin, la mise en valeur des paysages du littoral par le renforcement du corridor récréotouristique fait partie des priorités définies par la Commission de la capitale nationale du Québec.

La problématique du réseau routier

Les préoccupations au sujet de la fluidité de la circulation vers le centre-ville ont trait aux échangeurs Henri IV/Félix-Leclerc et Jean-Gauvin/Charest. Le volume important de circulation à ces endroits de même que la congestion du réseau autoroutier, surtout aux heures de pointe, justifient la nécessité d'entrevoir des solutions à moyen terme, notamment par une utilisation accrue du transport en commun. Dans une moindre mesure, l'accès à l'avenue Industrielle, depuis l'autoroute Henri IV, dans le secteur Val-Bélair, est problématique en raison de la circulation locale et des activités industrielles.

La consolidation et la diversification de l'activité agricole

L'activité agricole sur le territoire subit la tendance généralisée dans cette industrie : le nombre d'exploitants régresse chaque année et la superficie des exploitations augmente. Parallèlement, on observe une demande croissante de petites exploitations. Bien que le morcellement des terres agricoles ne soit pas souhaitable dans l'optique de la protection du milieu, il serait pertinent de cibler des secteurs où de petites exploitations se feraient en exclusivité.

Ce type de production est peut-être un moyen de mettre en valeur le territoire agricole périurbain, limité dans son développement par la proximité d'activités urbaines. Les terres en friche représentent environ 3 % de la superficie des terres agricoles de la ville de Québec. La spéculation constitue une menace à leur exploitation à des fins autres que résidentielles. En conséquence, il faudra prendre les mesures nécessaires pour éviter cette spéculation et favoriser l'exploitation de ces terres au moyen de nouvelles formes d'agriculture.

Le développement de l'aéroport et l'avenir des terrains contigus

Le secteur de l'aéroport présente des problématiques d'occupation du sol, principalement en ce qui concerne les activités complémentaires autorisées. Les terrains situés dans la partie, donc en zone agricole selon le schéma d'aménagement, font l'objet de pressions en faveur de leur exploitation. L'établissement d'entreprises à caractère commercial et/ou industriel pourrait s'avérer intéressant pour optimiser le développement de l'aéroport. De plus, l'implantation éventuelle d'une gare ferroviaire pour accommoder un train à grande vitesse contribuerait à accroître les activités de l'aéroport.

La requalification des campus intercommunautaires de Saint-Augustin

Les campus intercommunautaires de Saint-Augustin ont été constitués à partir du regroupement de plusieurs communautés religieuses qui poursuivaient initialement des objectifs communs, notamment l'enseignement. On y a érigé 25 bâtiments. La vocation et les objectifs de ces communautés ayant évolués au cours des années, une requalification urgente de ces bâtiments s'impose. Ce secteur, qui constitue un enjeu majeur pour l'arrondissement, a récemment fait l'objet d'une étude patrimoniale dont le rapport fait état des grandes qualités de l'aménagement et de l'architecture de cet ensemble. L'enjeu premier a trait à la conservation des bâtiments et à la définition d'une vocation optimale pour le site. Des pressions sont actuellement exercées en faveur de la requalification de ces campus à des fins résidentielles.

Plage Jacques-Cartier

Parc nautique de Cap-Rouge

Église de Saint-Félix-de-Cap-Rouge

La mise en valeur du secteur du Vieux-Cap-Rouge et du Parc nautique

La revitalisation du Vieux-Cap-Rouge et la consolidation du secteur du Parc nautique constituent un projet important pour l'arrondissement. Ces lieux possèdent de nombreux atouts qui font foi de leur potentiel. La plage Jacques-Cartier, le Parc Nautique, l'église, les habitations patrimoniales et l'activité commerciale des rues Provancher et Saint-Félix attirent déjà de nombreux promeneurs. La consolidation exige d'abord de définir une vision de développement et les orientations à retenir, et ce, de concert avec la population. Les interventions qui suivront conduiront à mettre en valeur les caractéristiques patrimoniales du Vieux-Cap-Rouge.

Le développement et la gestion des secteurs champêtres

La qualité du milieu naturel de l'arrondissement a favorisé la villégiature, principalement en bordure du fleuve Saint-Laurent et du lac Saint-Augustin. Des ensembles bâtis peu harmonieux ont résulté du manque d'encadrement de la construction et de la piètre qualité de bon nombre de bâtiments. La gestion de l'agrandissement ou de la reconstruction des chalets situés dans les zones inondables demeure problématique. L'accès à ces chalets ne se fait que par des rues privées, ce qui soulève également des questions quant à la gestion des rues existantes, la construction de nouvelles rues privées n'étant plus autorisées.

3

LA POPULATION DE LA VILLE DE QUÉBEC ET DE SES ARRONDISSEMENTS

RÉSUMÉ ET POINTS SAILLANTS

La ville de Québec vient de passer en régime de croissance lente et les taux de croissance varient selon les arrondissements.

Entre 1991 et 2001, la population de Québec a augmenté de 3,7 %. En 2001, elle se chiffre à 508 000 personnes. L'arrondissement Laurentien est le plus populeux, 83 000 habitants, et le moins populeux est Limoilou, 45 000 habitants. Durant cette période, les arrondissements Laurentien et La Haute-Saint-Charles ont enregistré les taux de croissance les plus élevés, soit 13,8 % et 13,4 % respectivement, tandis que Les Rivières et Beauport ont eu une hausse de 5,3 %, et que La Cité (-0,8 %), Sainte-Foy–Sillery (-1,7 %), Limoilou (- 4,7 %) et Charlesbourg (-1,3 %) ont subi une décroissance de leur population.

La décennie des années 1991-2001 est composée de deux périodes quinquennales très contrastées au plan démographique.

Les taux de croissance pour la période 1991-2001 peuvent être trompeurs, car le comportement démographique de Québec et de ses arrondissements n'a pas été le même entre 1991 et 1996 et entre 1996 et 2001. Pendant la première période quinquennale, le taux de croissance de Québec a été de 2,9 % alors qu'il ne s'est chiffré qu'à 0,8 % pendant la deuxième période. Ce ralentissement a été accompagné de changements importants du rythme de croissance dans les arrondissements. En effet, en 1991-1996 et en 1996-2001, les deux arrondissements les plus urbains ont amélioré leur situation : La Cité est passé de -3,4 % à +2,7 % et Limoilou, de -4,2 % à -0,5 %. Pendant ces périodes, certains arrondissements suburbains ont ralenti ou décru un peu, entre autres, Les Rivières est passé de 5,6 % à 0,8 % et Beauport, de 6,0 % à -0,1 %. En bref, on constate un léger transfert d'une partie de la croissance de la population de la périphérie vers le centre entre 1991-1996 et 1996-2001. Le contraste démographique entre les deux périodes quinquennales de la décennie 1991-2001 est en partie lié au fait que la première période a été marquée par une récession économique alors que la seconde a bénéficié d'une reprise assez vigoureuse de l'économie. Ce changement conjoncturel s'est combiné avec l'effet de l'évolution de la structure d'âge, ce qui complique l'analyse des tendances et des futurs possibles.

Pour le moment, il y a maturation plutôt que vieillissement, mais celui-ci viendra bientôt.

Parmi les principales villes canadiennes, Québec est celle dont l'âge médian de la population (40,3 ans) est le plus élevé. Cet âge élevé est dû aux forts effectifs du groupe des 45 à 64 ans plutôt qu'à une proportion élevée de personnes ayant 65 ans et plus. En effet, 27,6 % de la population de la ville avait entre 45 et 64 ans en 2001, ce qui, par exemple, est nettement plus qu'à Montréal (25 %), alors que 14,3 % avait 65 ans et plus, soit beaucoup moins que le « seuil psychologique » de 20 %. Il reste que, selon la projection de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), 18 % de la population de Québec aurait 65 ans et plus en 2011 et que ce taux serait de 25 % en 2021. C'est beaucoup. Toujours selon l'ISQ, la population de la ville de Québec n'augmenterait que de 22 609 personnes entre 2001 et 2022[1]. Elle serait donc

1. Les données du texte ont été corrigées en fonction des données les plus récentes de L'ISQ parues en octobre 2004.

en régime de croissance démographique extrêmement lente, soit un peu plus de 1 000 nouveaux habitants par année en moyenne. Cette projection est basée sur les tendances démographiques observées pendant la décennie 1991-2001 : faible fécondité et solde migratoire également faible. Elle n'est pas alarmante mais certainement préoccupante.

Présentement, le rapport de dépendance favorise Québec, mais pas pour longtemps.

Le rapport de dépendance (le nombre de personnes de moins de 15 ans ajouté à celui des personnes de 65 ans et plus, et cette somme divisée par le nombre de personnes de 15 à 64 ans) donne une idée générale de la pression exercée par les plus jeunes et les plus vieux, donc ceux et celles qui ont peu d'emplois rémunérés, sur ceux et celles qui constituent la main-d'œuvre. En raison de son état de maturation plutôt que de vieillissement, Québec a présentement un des rapports de dépendance les plus faibles parmi les villes canadiennes, mais ce rapport va se mettre à augmenter rapidement au cours des prochaines années. Cependant, il faut souligner que les retraités jouissant de pensions adéquates n'exercent pas la même pression sur la population « active » que de nombreux enfants.

Le nombre de ménages croît plus rapidement que le nombre de personnes.

Le nombre de ménages a augmenté de façon régulière dans la ville de Québec entre 1991 et 2001, soit de 14 %. Ce taux plus élevé que celui de la croissance de la population est dû au fait que le nombre de personnes par ménage a baissé, passant de 2,4 à 2,2 entre 1991 et 2001. Tous les arrondissements ont enregistré une hausse du nombre de ménages. Les écarts entre eux sont cependant beaucoup moins importants durant la deuxième moitié de la décennie que durant la première. Ainsi, le taux de croissance du nombre de ménages varie entre 0,6 % et 18,2 % de 1991 à 1996 et entre 4 % et 9 % de 1996 à 2001. Soulignons l'importance de l'augmentation du nombre de ménages au regard des besoins futurs de logements. En effet, entre 2001 et 2021, selon la projection de l'ISQ, 42 439 nouveaux ménages viendraient s'ajouter aux 232 954 que comptait la ville en 2001.

L'accroissement naturel défavorise moins les arrondissements périphériques.

Pour effectuer sa projection de la population de Québec à l'horizon 2021, l'ISQ doit prendre en considération les deux composantes du bilan démographique que sont l'accroissement naturel (les naissances moins les décès) et le solde migratoire (les immigrants moins les émigrants). L'accroissement naturel de la population de Québec va devenir de plus en plus négatif entre 2001 et 2021 en raison de la structure d'âge vieillissante. Cependant, deux arrondissements, Laurentien et La Haute-Saint-Charles (qui ont la structure d'âge la plus basse actuellement), continueront d'enregistrer un accroissement naturel positif jusqu'en 2021, alors que les trois arrondissements les plus centraux, La Cité, Sainte-Foy–Sillery et Limoilou, ont déjà des bilans négatifs à cet égard.

Les soldes migratoires commencent à favoriser les arrondissements centraux.

La situation est très différente en ce qui concerne le bilan migratoire. En fait, un phénomène remarquable, véritable fait porteur d'avenir, a trait aux changements importants survenus dans la mobilité résidentielle entre 1991-1996 et 1996-2001. Nous remarquons d'abord une forte augmentation du solde positif dans l'arrondissement de La Cité. Ce solde passe de 529 en 1991-1996 à 4 403 en 1996-2001, soit huit fois plus. Nous constatons ensuite que cinq arrondissements subissent des renversements de solde entre les deux périodes : Les Rivières (de +816 à -909), Beauport (de +1 385 à -512) et Laurentien (de +3 603 à -550) passent d'un solde positif à un solde négatif, tandis que Sainte-Foy–Sillery (de -449 à +955) et Limoilou (de -1502 à +494) passent d'un solde négatif à un solde positif. Enfin, nous remarquons aussi que, outre La Cité, deux arrondissements enregistrent un solde du même signe entre

les deux dates : Charlesbourg (de -909 à -399) a deux soldes négatifs alors que La Haute-Saint-Charles enregistre deux soldes positifs, le deuxième substantiellement plus élevé que le premier (de +2 428 à +7 510). Ces changements se poursuivront-ils ou sont-ils propres à la décennie 1990 qui, au plan économique, a été marquée par une récession dans sa première partie et une reprise à partir de 1997 environ ? Antérieurement, les périodes de croissance économique favorisaient l'étalement urbain, les ménages pouvant alors plus facilement assumer le coût d'achat d'une maison et les frais de transport. Il est donc remarquable que le « repli vers le centre » se soit produit pendant la reprise économique. À quel point est-il lié au vieillissement de la population ? Pour le savoir, il faudra décomposer la mobilité résidentielle selon l'âge dans les futures analyses.

Le nombre de parents seuls masculins augmente plus rapidement que le nombre de parents seuls féminins.

Il est bien connu que, dans la plupart des familles monoparentales, le parent est une femme. À Québec en 1991, sur 21 000 familles monoparentales, 3 540 avaient des parents masculins, soit 17 %. Dix ans plus tard, en 2001, sur 24 440 familles monoparentales il y en avait 4 960, soit 20 %. Autrement dit, le nombre de familles monoparentales dont le parent est masculin a augmenté de 40,5 % entre 1991 et 2001, tandis que le nombre de familles monoparentales dont le parent est féminin a augmenté de 11,6 %. Il y a là une différence de taux assez significative, d'autant plus qu'elle s'amplifie entre 1996 et 2001 par rapport à 1991-1996. Cela constitue un indice de la plus grande implication des hommes dans la sphère domestique, ce qui compense la plus grande participation des femmes à la sphère de l'emploi. On peut détecter un autre indice en ce qui concerne le partage des tâches domestiques. Les données qui permettraient d'examiner l'évolution de ce partage selon les groupes d'âge ne sont pas encore disponibles, mais il en existe quelques-unes pour l'ensemble des personnes de plus de 15 ans, notamment : le pourcentage d'hommes ayant affirmé ne consacrer aucun temps au travail ménager a diminué à Québec entre 1996 et 2001, passant de 16,3 % à 13,8 %, alors que celui des femmes est resté stable à 7,9 %. Si l'implication des hommes dans la sphère domestique continue à prendre de l'ampleur, la prise en charge des responsabilités familiales au sein des couples sera facilitée, ce qui, peut-être, aura un effet à la hausse sur la fécondité. Il s'agit là d'un autre fait porteur d'avenir.

La population de Québec est de plus en plus scolarisée, surtout les femmes.

Le nombre de personnes ayant terminé des études universitaires et obtenu soit un baccalauréat soit un diplôme de 2e ou 3e cycle a augmenté de 32 % dans la ville de Québec entre 1991 et 2001. En 2001, on dénombre 98 000 personnes ayant terminé des études universitaires, tous cycles confondus, ce qui représente 25 % de la population âgée de 20 ans et plus. Sainte-Foy–Sillery et La Cité sont les arrondissements qui en comptent le plus, soit respectivement 24 900 et 17 000, ce qui représente respectivement 44 % et 33 % de leur population âgée de 20 ans et plus. Les femmes ont progressé plus rapidement que les hommes en ce qui a trait à l'enseignement supérieur. Au début des années 1970, environ 40 % des étudiants de premier cycle à l'Université Laval étaient des femmes. Aujourd'hui, c'est 60 %. Il s'agit là d'une tendance générale qui n'est pas près de se démentir, puisque la progression des femmes au plan de la formation est intimement liée à leur progression dans la sphère de l'emploi.

L'espérance de vie en bonne santé augmente.

Les démographes ont de plus en plus tendance à distinguer l'espérance de vie **en bonne santé** de l'espérance de vie totale. L'espérance de vie en bonne santé signifie le nombre moyen d'années vécues sans limitations d'activité par les membres d'une population. Au Québec, en 1996, l'espérance de vie sans limitations d'activité était de 70,2 ans, soit 90 % de l'espérance de vie totale. En 1998, la région de la Capitale nationale, dont 85 % de la population résidait dans la ville de Québec, se classait quatrième sur les

17 régions du Québec au chapitre de l'espérance de vie en bonne santé. L'expérience de vie d'une population qui vieillit en santé est tout à fait différente de celle d'une population dont les membres ont à composer avec des limitations d'activité importantes.

Les personnes âgées sont plus mobiles en 2001 qu'elles l'étaient en 1991.

En ce qui concerne les déplacements quotidiens au sein de la ville de Québec, on constate d'abord que les hommes se déplacent généralement plus que les femmes, mais que cet écart s'amenuise entre 1991 et 2001. Alors que, en 1991, les hommes font 2,35 déplacements par jour et les femmes 2,08, ces chiffres passent respectivement à 2,68 et 2,47 en 2001. On constate ensuite que, en 1991, les hommes et les femmes **âgées de 65 ans et plus** font respectivement une moyenne de 1,39 et 1,12 déplacement par jour, ce qui représente 59 % et 54 % par rapport à la moyenne des déplacements par jour de l'ensemble de la population. En 2001, pour ce groupe d'âge, le nombre de déplacements par jour augmente chez les femmes à 1,49 et chez les hommes à 2,43, ce qui représente désormais par rapport à la moyenne de l'ensemble de la population, 60 % pour les femmes et plus de 90 % pour les hommes. On peut penser que cette hausse est une conséquence de l'amélioration de l'espérance de vie en bonne santé. On sait par ailleurs que, en général, il y a chez les retraités, du fait qu'ils jouissent de plus de temps, une légère hausse de la propension à utiliser le transport en commun, bien que cela ne soit pas encore manifeste à Québec.

Les disparités de revenu entre les arrondissements et entre les résidants d'un arrondissement augmentent mais à un rythme régressif.

On peut considérer les indices des disparités de revenu entre les ménages et entre les personnes comme des indicateurs du degré d'équité sociale et de son évolution dans la ville de Québec. De façon générale, les disparités de revenu augmentent entre les arrondissements ainsi qu'entre les ménages et les personnes au sein des arrondissements, mais à un rythme moindre dans la deuxième moitié des années 1990 que dans la première. Il y a cependant une exception à cette tendance : les disparités de revenu entre les hommes et les femmes s'atténuent. Il faut aussi souligner que les arrondissements les plus « urbains », La Cité et Limoilou, enregistrent une diminution des disparités internes entre 1996 et 2001.

La part des dépenses de logement dans le budget des ménages baisse à la fin des années 1990 en raison du bon état de l'économie.

Dans la ville de Québec, le nombre de logements occupés par des propriétaires consacrant plus de 30 % de leur revenu à se loger a augmenté de 20,1 % entre 1991 et 1996 pour diminuer ensuite de 10,6 % entre 1996 et 2001. Par rapport à l'ensemble des propriétaires, le pourcentage de ces ménages est passé de 14 % en 1991 à 15 % en 1996 puis à 12,6 % en 2001. Quant aux locataires, le nombre de ceux qui consacrent plus de 30 % de leur revenu au logement a augmenté de 28,5 % entre 1991 et 1996, pour ensuite diminuer de 10,8 % entre 1996 et 2001, baisse pas suffisamment forte cependant pour que la situation soit meilleure en 2001 qu'en 1991. Par rapport à l'ensemble des locataires, la proportion de ces gens est en effet passée de 35 % en 1991 à 36,5 % en 2001.

Les déplacements résidentiels vers le centre peuvent faciliter la consolidation du tissu urbain.

La maturation démographique va de pair avec l'augmentation de l'âge des personnes. Or, les personnes âgées ont tendance à se rapprocher du centre. Dans l'arrondissement de La Cité en 1996, 22 % des résidants avaient plus de 65 ans, contre 6 % dans l'arrondissement Laurentien. Il est cependant possible de réaménager certains quartiers de banlieue pour les rendre plus accueillants aux personnes âgées. Ces

réaménagements devraient tenir compte de l'organisation détaillée des activités de la population vivant sur le territoire.

À Québec, les axes sont plus structurants que les pôles.

Un aspect important de l'évolution de la population de Québec a trait à la disposition des activités sur le territoire. Les nouvelles cartes très détaillées de ces activités confirment globalement ce que nous percevons localement : les nombreux pôles d'activités non résidentielles ont fortement tendance à s'aligner le long d'un certain nombre d'axes routiers. La mixité des activités s'accommode très bien d'une forme axiale. Des axes et des corridors urbains assez denses et assez multifonctionnels constituent la meilleure condition pour que le transport en commun soit considérablement utilisé dans les deux sens et pendant toute la journée, et soit rentable par le fait même. Aussi, un développement urbain en axes et en corridors contribue à unifier les diverses parties du territoire de la ville, alors qu'un développement qui privilégie des pôles risque d'attiser la concurrence entre ceux-ci.

Une croissance lente favorise le développement durable.

Le régime démographique de croissance lente qui sera vraisemblablement celui de l'agglomération de Québec au cours des prochaines décennies permettra de mettre davantage l'accent sur des objectifs de qualité de l'environnement, d'autant plus que cette croissance lente est accompagnée d'une scolarisation accrue de la population. Le Québec a choisi, à partir des années 1960, de remplacer la « revanche des berceaux » par la « revanche des cerveaux ». L'effet positif de la scolarisation accrue sur le développement d'une conscience environnementale est bien établi. Il n'en est toutefois pas de même en ce qui concerne l'effet du vieillissement de la population. On note cependant que le vieillissement réduit la croissance démographique d'une agglomération sauf si celle-ci devient une destination pour un grand nombre de retraités. Toutes choses égales d'ailleurs, une croissance démographique plus lente exerce une pression environnementale moins forte. Les relations entre la qualité de vie, le vieillissement de la population et les formes d'aménagement du territoire sont relativement complexes. On peut toutefois supposer qu'une politique d'aménagement qui réussit à conjuguer efficacité, équité et qualité de l'environnement contribue à faire croître l'espérance de vie ***en bonne santé***, la bonne santé étant peut-être le meilleur indicateur de qualité de vie.

TENDANCES RÉCENTES

Nous consacrons entièrement cette première partie aux principales tendances démographiques et économiques observées durant la décennie 1991-2001. Nous examinons presque toujours séparément les évolutions de 1991 à 1996 et celles de 1996 à 2001, parce que, comme nous le verrons, les deux lustres de cette décennie ont été marqués par des comportements le plus souvent très différents. Nous traitons d'abord des principales caractéristiques de la population, notamment la densité, l'âge et les principaux mouvements migratoires internes et externes. Nous étudions ensuite les ménages et les familles, afin de saisir certaines problématiques liées à leur composition. Puis viennent la scolarité, la main-d'œuvre et le revenu, dans le but d'approfondir les aspects socioéconomiques liés à la démographie de Québec. Enfin, dans une dernière section traitant des déplacements, nous examinons les habitudes de mobilité quotidienne de la population de la ville.

Pour la plupart des sous-thèmes traités, nous donnons d'abord une vision à l'échelle de la ville pour éclairer les tendances générales. L'arrondissement constitue ensuite le découpage privilégié dans les analyses présentées. Les données utilisées sont celles de Statistique Canada, pour 1991, 1996 et 2001. L'accent est mis sur l'évolution dans le temps des diverses réalités, mais une partie des efforts est aussi consacrée à leur description en détail en 2001.

LA POPULATION

La population et ses caractéristiques constituent un thème majeur de l'étude d'un territoire. Nous examinons donc d'abord les effectifs globaux, soit le nombre de personnes et la densité de population. Vient ensuite l'âge de la population : son âge médian, mais aussi ses principaux groupes d'âge. Nous terminons en traitant de l'accroissement naturel ainsi que de l'immigration et l'émigration interrégionales et internationales.

effectifs

Évolution 1991-1996-2001 par arrondissement

Avant toutes choses, il est important d'examiner la croissance de la population de la ville et de ses arrondissements. Au cours des dernières années, la population de la ville de Québec a, somme toute, assez peu augmenté, puisque la hausse n'a été que de 3,7 % entre 1991 et 2001, la plus grande partie de celle-ci (2,9 %) s'étant produite entre 1991 et 1996. Cette croissance ne s'est pas produite uniformément sur tout le territoire. Les arrondissements situés en périphérie ouest et nord, soit les arrondissements Laurentien et de La Haute-Saint-Charles, ont enregistré une hausse plus importante qu'ailleurs, atteignant respectivement 13,8 % et 13,4 % entre 1991 et 2001. Dans le même intervalle, les arrondissements des Rivières et de Beauport ont aussi enregistré une hausse intéressante de 5,3 %. On constate cependant que cette hausse est surtout survenue entre 1991 et 1996 et qu'elle a été nettement plus faible durant la période subséquente. Dans les autres arrondissements, on constate qu'il y a eu, entre 1996 et 2001, soit une décroissance beaucoup moindre que celle enregistrée dans la phase précédente (Sainte-Foy–Sillery, Limoilou) soit une stagnation (Charlesbourg). Le cas de La Cité est particulier : sa population a crû de 3,5 % après une légère décroissance au début des années 1990. En conclusion, une petite partie de la croissance de la population s'est déplacée de la périphérie vers le centre entre 1991 et 2001.

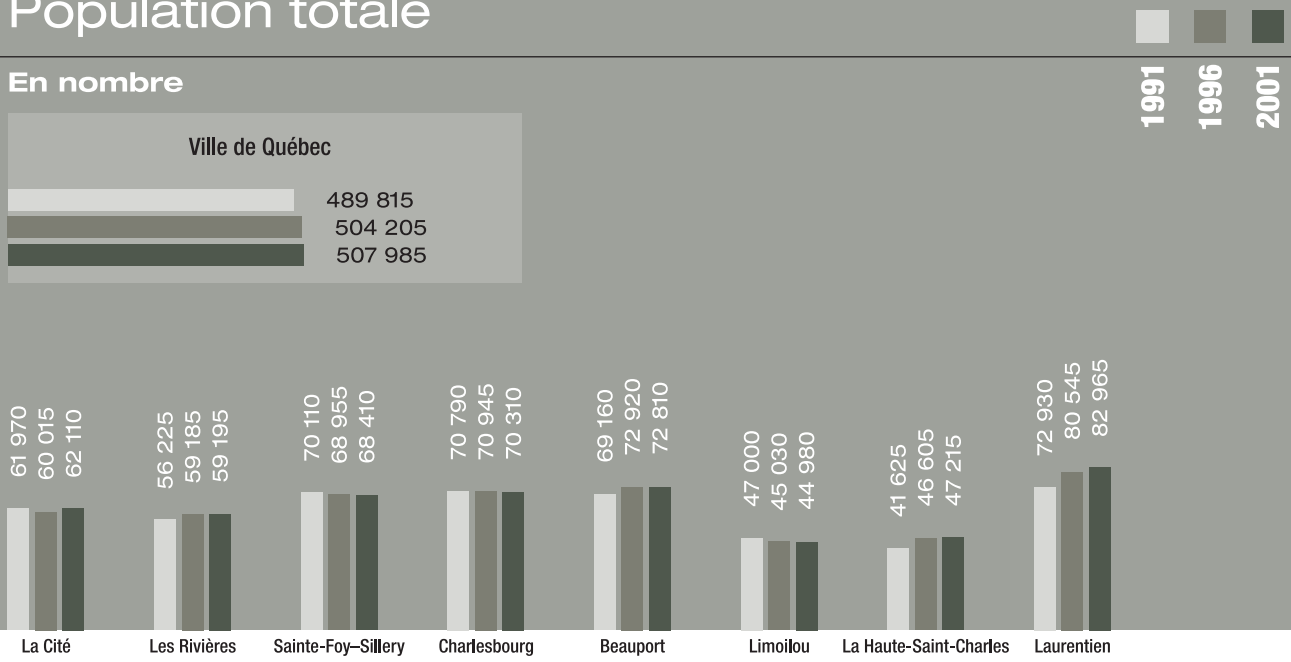
Population totale en 2001

En 2001, d'après le recensement, la population de la ville de Québec se chiffre à 508 000 habitants. Quant aux arrondissements, le plus populeux est Laurentien (près de 83 000 habitants) et le moins populeux est Limoilou (45 000 habitants).

Graphique 3

Population totale

En nombre



Source : Statistique Canada.

densité

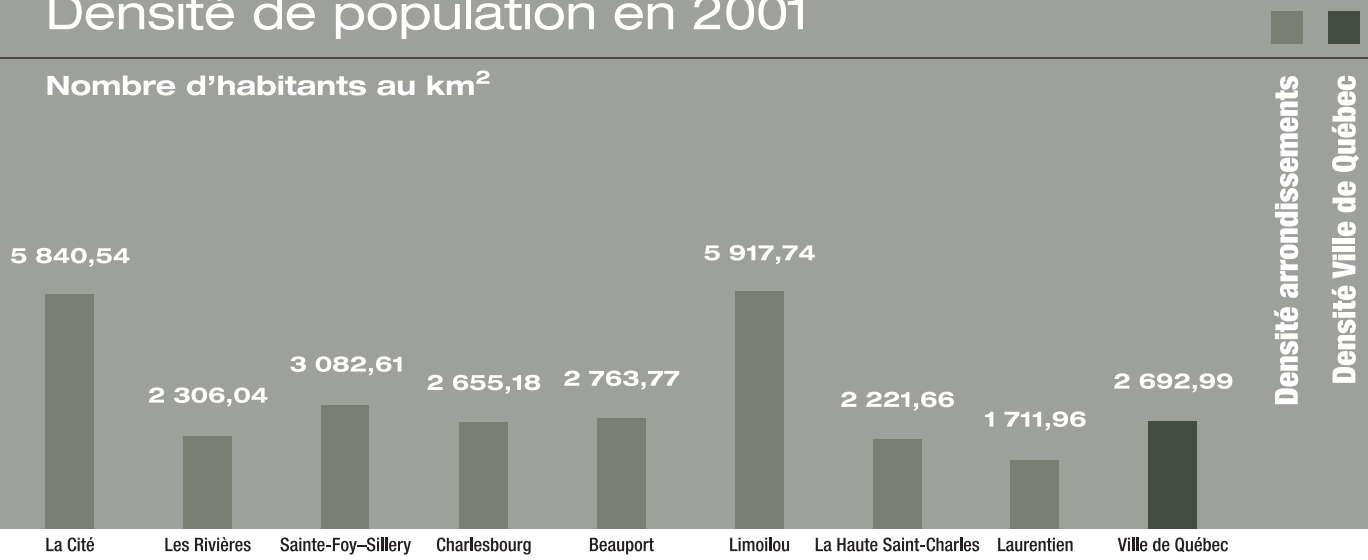
Densité de population des arrondissements sur la base de l'écoumène

La densité de population des différents arrondissements a été établie à partir des données de Statistique Canada, mais sur la base de l'écoumène, terme signifiant ici la portion humanisée du territoire de la ville de Québec. L'écoumène a été calculé en 2003 à partir du cadre bâti et comprend donc les secteurs résidentiels, mais aussi les zones commerciales, industrielles et institutionnelles. Cette méthode permet le calcul de densités plus nettes du fait que les zones agricoles ou forestières ne sont pas prises en compte.

À partir de là, on peut dire que, en 2001, la ville de Québec avait une densité de population légèrement inférieure à 2 700 habitants au km^2. Quant aux arrondissements, on constate que deux d'entre eux, La Cité et Limoilou, se démarquent par des densités nettement plus élevées que celle de l'ensemble de la ville; on peut les qualifier d'urbaines. Ces arrondissements ont en effet des densités de population supérieures à 5 800 habitants au km^2. L'arrondissement Sainte-Foy–Sillery suit de très loin, n'ayant qu'une densité de population d'un peu plus de 3 000 habitants au km^2. Les autres ont des densités moindres, toutes inférieures à 2 500 habitants au km^2, la plus basse étant celle de Laurentien qui atteint tout juste 1 700 habitants au km^2.

Graphique 4

Densité de population en 2001



Source : Statistique Canada.

Analyse par cercle concentrique en 1996

L'analyse par cercle concentrique donne la densité de population en fonction de la superficie de l'inventaire non résidentiel en mètres carrés, comprenant notamment les bâtiments institutionnels, commerciaux et industriels. Cette densité est donc beaucoup plus fine du fait qu'elle est calculée par secteur rectangulaire de 191 mètres sur 349 mètres.

Un constat s'impose à première vue : les arrondissements La Cité et de Limoilou détiennent le plus grand nombre de secteurs comptant 8 000 habitants et plus au km^2. On peut en conclure que les fortes densités correspondent au territoire contenu dans les anciennes limites de la ville de Québec (avant 1965). Les quartiers centraux ont en même temps les plus grandes densités d'inventaire non résidentiel. En somme, en deçà de 3 km de la colline parlementaire, se trouve 40 % de la superficie de l'inventaire non résidentiel et un peu moins de 15 % de la population de Québec

Dans la couronne subséquente, c'est-à-dire entre 3 et 9 km de la Colline parlementaire, qui comprend l'arrondissement Sainte-Foy–Sillery ainsi qu'une partie des arrondissements des Rivières, de Charlesbourg et de Beauport, le nombre de secteurs rectangulaires ayant des densités entre 2 000 et 8 000 habitants au km^2 augmente peu à peu à mesure qu'on s'éloigne du centre. Les concentrations de population et de services **se trouvent le long d'axes de développement**. Dans Sainte-Foy–Sillery, le boulevard Laurier et le chemin Sainte-Foy illustrent bien cette réalité; dans Charlesbourg, le boulevard Henri-Bourassa; dans Beauport, le boulevard Sainte-Anne. Dans l'ensemble de cette couronne, un peu plus du tiers de la population habite à moins de 6 km de la Colline parlementaire, alors que 60 % de la superficie de l'inventaire non résidentiel y est contenu. À moins de 9 km du centre, réside donc 58 % de la population de Québec et se trouve un peu plus de 83 % du total de la superficie de la ville où se déroulent des activités autres que résidentielles.

Au-delà de ce rayon, les densités de population sont beaucoup moindres, la plupart des secteurs ayant des densités de moins de 2 000 habitants au km^2. L'habitat devient aussi plus fragmenté, se concentrant le long de certains axes ou autour d'anciens villages. Dans le même ordre d'idées, on remarque que, dans les secteurs plus périphériques, les activités liées à l'habitation, aux institutions, aux commerces et aux industries sont concentrées le long de certains axes. On peut en donner comme exemple le boulevard l'Ormière dans La Haute-Saint-Charles, l'avenue Notre-Dame et le boulevard Wilfrid-Hamel dans Laurentien. De plus, on constate que certains anciens villages ont des densités d'occupation du sol relativement élevées. C'est le cas de Loretteville dans La Haute-Saint-Charles et, à une échelle plus réduite, du village de Saint-Augustin-de-Desmaures dans Laurentien. Au-delà de 9 km de la colline parlementaire, se trouve donc 42 % de la population de Québec et 17 % de la superficie non résidentielle de la ville.

âge moyen et âge médian

Évolution 1991-1996-2001 de l'âge moyen par arrondissement

L'âge moyen de la population de la ville de Québec a augmenté de 9,8 % entre 1991 et 2001, passant de 36,3 à 39,5 ans. La Cité et Limoilou, qui avaient déjà un âge moyen élevé en 1991, se démarquent par une croissance de beaucoup inférieure à la moyenne municipale, enregistrant des taux inférieurs à 4 %. La croissance de l'âge moyen dans les autres arrondissements dépasse 9 %. L'arrondissement des Rivières est champion à cet égard, ayant un taux de 13,9 %. Charlesbourg et Laurentien le suivent de très près, leur taux se chiffrant à 13,2 %.

Âge médian et âge moyen par arrondissement et par aire de diffusion en 2001

Dans son ensemble, la ville de Québec affiche un âge médian de 40,3 ans et un âge moyen de 39,5 ans en 2001. Il existe cependant un écart entre les femmes et les hommes : l'âge médian des femmes est de près de 42 ans et celui des hommes, d'un peu moins de 39 ans.

Il y a aussi certains écarts entre les arrondissements, ceux dont le tissu urbain est plus dense ayant un âge médian relativement élevé. Ainsi, La Cité et Limoilou se situent au-dessus de la moyenne municipale, leur âge médian étant respectivement de 44,2 et 42,2 ans. Cependant, les banlieues les plus anciennes se démarquent aussi de l'ensemble : Sainte-Foy–Sillery a un âge médian de 44,4 ans, le plus élevé de tous, et Charlesbourg, de 42,1 ans.

L'étude des aires de diffusion nous en apprend un peu plus sur la répartition spatiale de la population selon l'âge médian. Ainsi, il y a dans Sainte-Foy–Sillery des secteurs beaucoup plus jeunes, où se trouvent probablement un grand nombre d'étudiants. Dans Beauport, on constate une dualité intéressante : la population des secteurs sud est plus âgée que celle des secteurs nord. D'ailleurs, dans une grande partie des aires de diffusion situées en périphérie, les secteurs nord abritent une population beaucoup moins âgée que les secteurs sud.

Si on compare l'âge médian des hommes et des femmes, un fait persiste dans l'ensemble des arrondissements : plus l'âge médian augmente, plus l'écart entre les hommes et les femmes s'accentue. Ainsi, la différence d'âge entre les hommes et les femmes est de près de cinq ans dans Sainte-Foy–Sillery, contre un an et demi dans Laurentien.

Tableau 17

Population selon l'âge médian et l'âge moyen

	Population totale		Population féminine		Population masculine	
	Âge médian	Âge moyen	Âge médian	Âge moyen	Âge médian	Âge moyen
Ville de Québec	40,3	39,5	41,9	41,1	38,7	37,8
La Cité	44,2	44,6	47,4	47,4	40,8	41,4
Les Rivières	39,3	38,5	40,6	39,7	37,9	37,1
Sainte-Foy–Sillery	44,4	43,1	46,8	44,8	41,2	41,0
Charlesbourg	42,1	40,4	43,5	41,6	40,4	39,0
Beauport	40,1	38,7	41,2	40,1	39,0	37,2
Limoilou	42,2	42,3	44,9	44,6	39,5	39,6
La Haute-Saint-Charles	36,9	35,5	37,6	36,4	36,2	34,6
Laurentien	36,8	34,4	37,3	35,0	36,2	33,8

Source : Statistique Canada.

population âgée de 14 ans et moins

Évolution 1991-1996-2001 par arrondissement

Le nombre des moins de 14 ans a diminué de 9 % entre 1991 et 2001 dans l'ensemble de la ville de Québec; en nombre absolu, c'est une baisse de plus de 7 500 jeunes. La plus grande partie de cette baisse, 7 %, s'est effectuée entre 1996 et 2001. Les arrondissements Sainte-Foy–Sillery et Charlesbourg, essentiellement composés des banlieues les plus anciennes, ont subi les baisses les plus substantielles, soit respectivement de 18 % et 19 %. Dans trois arrondissements (Beauport, La Haute-Saint-Charles et Laurentien), il y a eu une légère hausse entre 1991 et 1996, variant entre 1 % et 7 %, mais ensuite une baisse durant la période suivante, entre 2 % et 8 %. Un seul arrondissement a enregistré une hausse du nombre de jeunes entre 1991 et 2001. Il s'agit de La Haute-Saint-Charles dont la hausse de 5 % s'est aussi produite surtout entre 1991 et 1996.

Effectifs en 2001 par arrondissement et par aire de diffusion

Pour l'ensemble de la ville de Québec, on compte plus de 76 400 jeunes âgés de 14 ans et moins en 2001; c'est 14 % de la population. Certains arrondissements se démarquent par un taux nettement supérieur. Ainsi, la population de La Haute-Saint-Charles et de Laurentien est composée à 20 % de jeunes de 0 à 14 ans; en nombre absolu, il y a dans ces arrondissements 9 700 et 17 700 jeunes respectivement. À l'opposé, La Cité, Sainte-Foy–Sillery et Limoilou ont des proportions de moins de 12 %.

À une échelle plus fine, les aires de diffusion où se trouvent les proportions de jeunes les plus élevées sont situées en général dans les secteurs périphériques de Laurentien, La Haute-Saint-Charles et Beauport.

Tableau 18

Groupes d'âge de la population

	PROPORTION					
	0-14 ans	15-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et +	Population totale
Ville de Québec	15,04	13,67	29,38	27,63	14,27	100,00
La Cité	7,70	13,34	30,30	26,90	21,75	100,00
Les Rivières	15,77	13,15	31,17	27,67	12,24	100,00
Sainte-Foy–Sillery	10,19	17,42	23,17	28,60	20,61	100,00
Charlesbourg	14,28	13,29	27,40	30,66	14,37	100,00
Beauport	17,55	12,35	29,63	27,28	13,19	100,00
Limoilou	11,38	12,97	30,24	26,07	19,34	100,00
La Haute-Saint-Charles	20,52	12,59	32,58	25,86	8,45	100,00
Laurentien	21,33	13,68	31,72	26,94	6,33	100,00

Source : Statistique Canada.

population âgée de 15 à 24 ans

Évolution 1991-1996-2001 par arrondissement

Entre 1991 et 2001, la ville de Québec a subi une légère baisse de ses effectifs des 15-24 ans, plus précisément une baisse de 2,1 % dont la plus grande partie est survenue entre 1996 et 2001. La baisse plus prononcée durant cette dernière période vient en grande partie de certains arrondissements : Les Rivières, Charlesbourg et La Haute-Saint-Charles. Parmi les autres arrondissements, seule La Cité a enregistré une hausse substantielle entre 1996 et 2001, soit plus de 11 %. Cependant, la hausse la plus forte pour toute la période de 1991 à 2001 est survenue dans Laurentien, 14 %, malgré une légère baisse de 0,5 % entre 1996 et 2001.

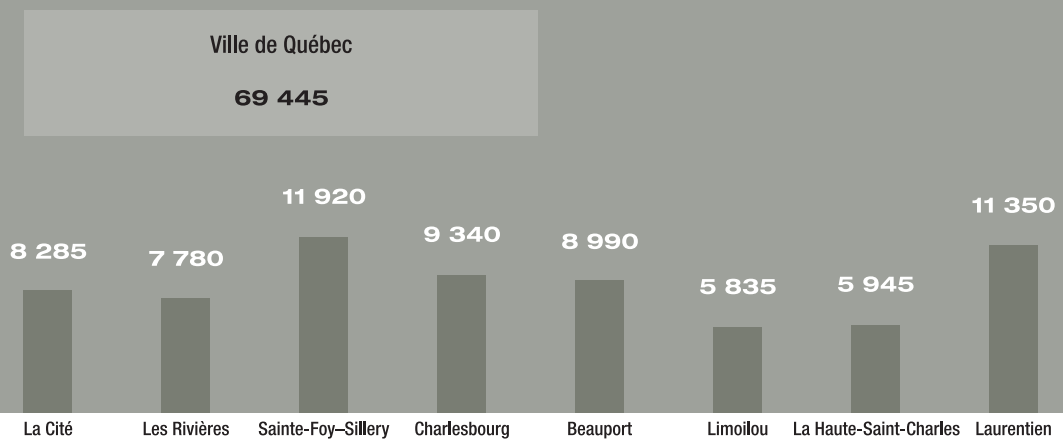
Effectifs en 2001 par aire de diffusion et par arrondissement

En 2001, la population de la ville de Québec compte 69 400 personnes âgées de 15 à 24 ans, ce qui constitue 14 % de la population. Parmi les arrondissements, Sainte-Foy–Sillery se démarque : 17 % de sa population est composé de gens de ce groupe d'âge. En effectifs, cela signifie 11 920 personnes, principalement concentrées près de l'Université Laval et des cégeps présents dans cet arrondissement. Suit de très près l'arrondissement Laurentien qui compte 11 350 personnes de ce groupe d'âge.

Graphique 5

Population des 15-24 ans par arrondissement

En nombre



Source : Statistique Canada.

population âgée de 25 à 44 ans

Évolution 1991-1996-2001 par arrondissement

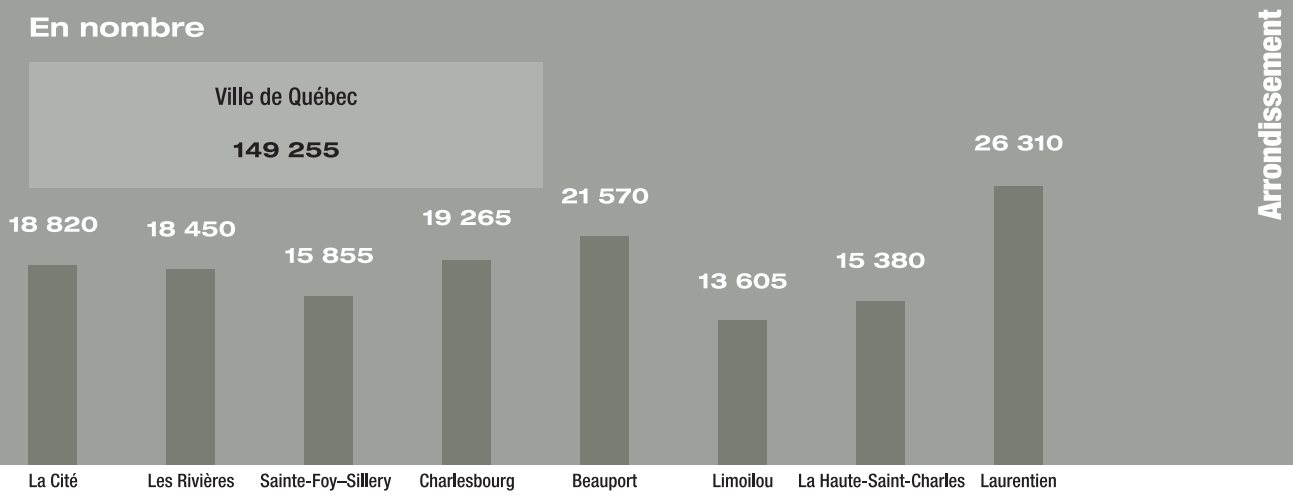
Le nombre des 25 à 44 ans a diminué de 12,9 % dans la ville de Québec entre 1991 et 2001. Cette baisse a touché tous les arrondissements, sauf La Haute-Saint-Charles où il y a eu une quasi-stabilité, une très légère hausse de 0,4 % étant survenue. Elle a été beaucoup plus prononcée qu'ailleurs dans La Cité, Sainte-Foy–Sillery et Charlesbourg : ils ont subi une décroissance variant entre 17,5 % et 25 %. Il est intéressant de mentionner que certains arrondissements, Beauport, La Haute-Saint-Charles et Laurentien, ont enregistré des hausses variant entre 4 % et 15 % pour la période 1991-1996.

Effectifs en 2001 par aire de diffusion et par arrondissement

En 2001, un peu plus de 29 % de la population de la ville de Québec, soit 149 255 personnes, a entre 25 et 44 ans. Dans les arrondissements, ce pourcentage varie entre 27 % et 32 %, sauf dans Sainte-Foy–Sillery où la proportion est passablement moins élevée, soit 23 %. L'arrondissement Laurentien se démarque des autres cependant puisqu'il compte à lui seul 26 300 personnes de ce groupe d'âge. Les grandes concentrations de ces effectifs se trouvent à peu près dans les mêmes aires de diffusion que celles des effectifs des 14 ans et moins, c'est-à-dire les aires situées dans les arrondissements en périphérie du centre que sont Laurentien, La Haute-Saint-Charles et Beauport. Cependant, on en trouve aussi dans La Cité, notamment dans les quartiers Saint-Jean-Baptiste et Saint-Roch, et dans Limoilou.

Graphique 6

Population des 25-44 ans par arrondissement



Source : Statistique Canada.

population âgée de 45 à 64 ans

Évolution 1991-1996-2001 par arrondissement

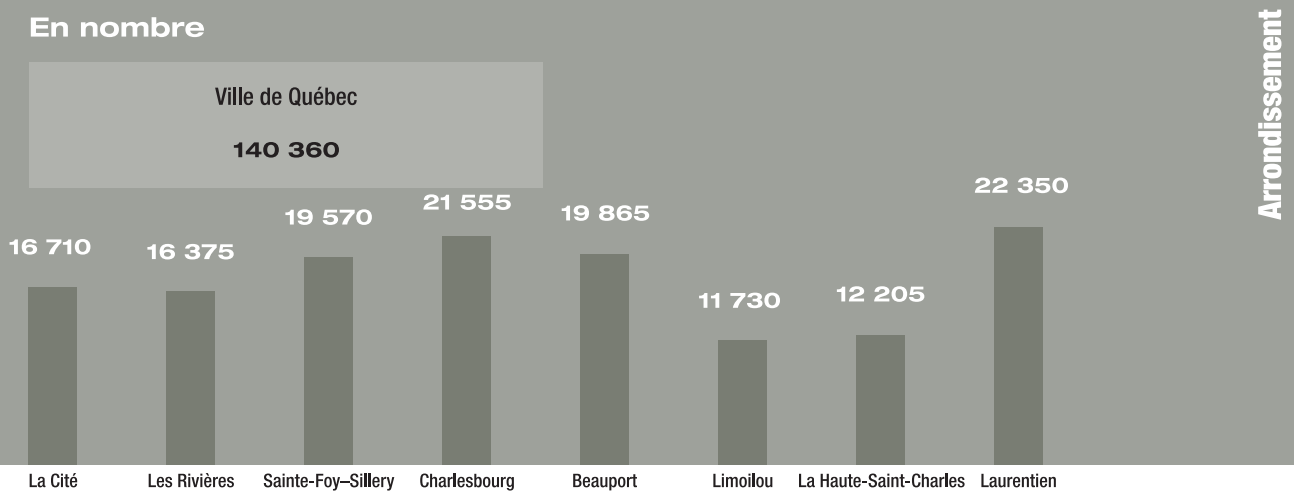
Le nombre de personnes faisant partie du groupe d'âge des 45 à 64 ans, génération du baby-boom, a augmenté de 31 % entre 1991 et 2001 dans la ville de Québec. Cette croissance ne s'est pas produite uniformément dans tous les arrondissements, La Haute-Saint-Charles et Laurentien ayant enregistré des hausses nettement supérieures (49 % et 76 % respectivement) entre 1991 et 1996. En revanche, la hausse a été beaucoup moins prononcée dans Limoilou et Sainte-Foy, soit 4,6 % et 11,9 % respectivement. Dans la plupart des arrondissements, la hausse semble cependant avoir été constante durant les périodes 1991-1996 et 1996-2001.

Effectifs en 2001 par aire de diffusion et par arrondissement

En 2001, la ville de Québec compte 140 000 personnes âgées entre 45 et 64 ans, ce qui représente près de 28 % de sa population. Dans les arrondissements, ce pourcentage varie entre 26 % et 31 %. Un coup d'œil à la carte des aires de diffusion amène à constater des proportions supérieures à 32 % dans la première couronne de banlieue de Québec, surtout dans la partie sud-ouest de Laurentien, Sainte-Foy–Sillery, Les Rivières et Charlesbourg ainsi que la partie sud de Beauport

Graphique 7

Population des 45-64 ans par arrondissement



Source : Statistique Canada.

population âgée de 65 ans et plus

Évolution 1991-1996-2001 par arrondissement

La population âgée de 65 ans et plus a augmenté de 29 % dans la ville de Québec entre 1991 et 2001. Cependant, la hausse a été très faible dans La Cité et Limoilou : 0,4 % et 3,4 % respectivement. Elle a été constante dans les autres arrondissements, mais nettement plus substantielle dans Les Rivières, Laurentien, Charlesbourg et Sainte-Foy–Sillery, qui ont enregistré des taux respectifs de 71 %, 64 %, 58 % et 36 %. Dans Sainte-Foy–Sillery, les effectifs de ce groupe d'âge étaient déjà élevés en 1991.

Effectifs en 2001 par aire de diffusion et par arrondissement

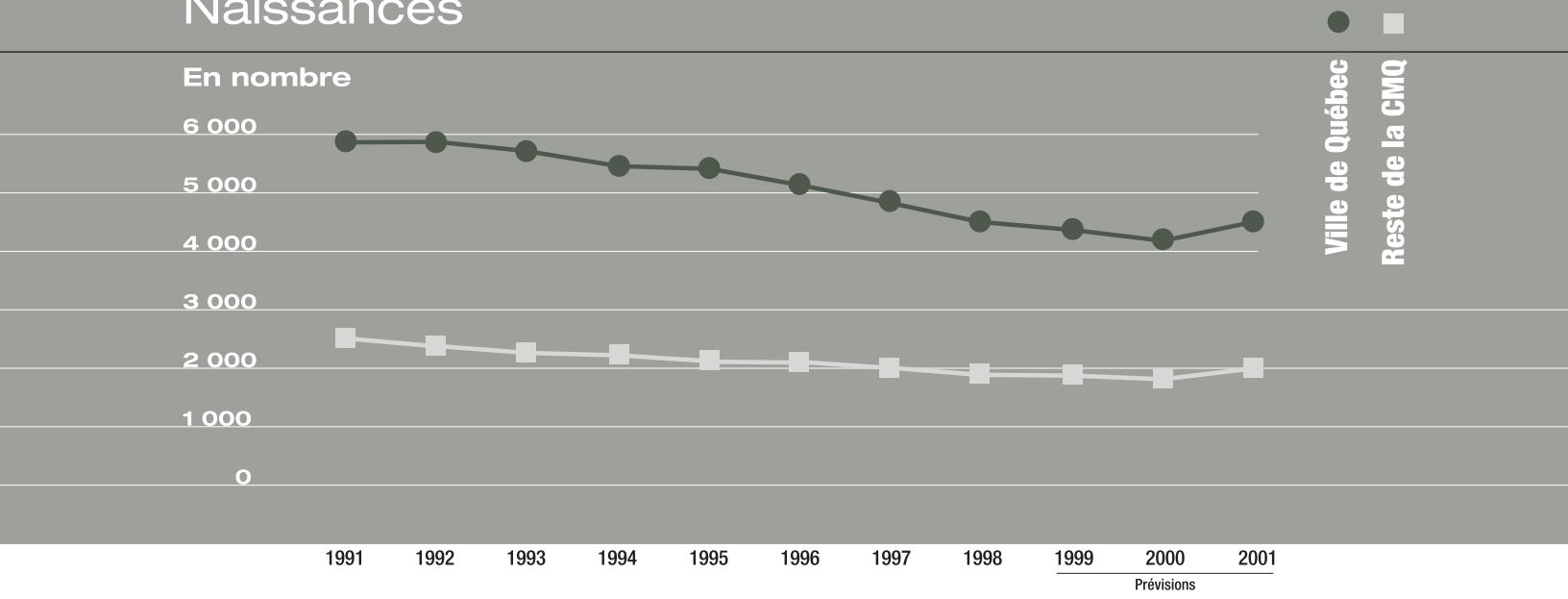
En 2001, on dénombre 72 500 personnes âgées de 65 ans et plus dans la ville de Québec, ce qui représente 14 % de la population. À ce chapitre, les arrondissements de La Cité et Sainte-Foy–Sillery se démarquent, puisque, respectivement, près de 21 % et 22 % de leur population appartient à ce groupe d'âge. À une échelle plus fine, on constate que les grandes concentrations de gens âgés de 65 ans et plus, celles dépassant les 20 % de la population, se trouvent dans Charlesbourg et dans la partie sud de Beauport. On peut enfin ajouter que la population des anciens villages de Loretteville, dans La Haute-Saint-Charles, et de l'Ancienne-Lorette, dans Laurentien, compte aussi une grande proportion de personnes de ce groupe d'âge.

évolution des naissances entre 1991 et 2001 dans la ville de Québec et la CMQ

Entre 1991 et 2001, si on exclut un petit soubresaut survenu en 2001, le nombre annuel de naissances dans la ville de Québec a diminué de façon constante. Ce nombre est passé de 5 900 en 1991 à 4 500 en 2001, ce qui représente une baisse de 24 %. Pendant ce temps, le reste de la CMQ enregistrait une baisse de natalité plus abrupte entre 1991 et 1996 (15 %) qu'entre 1996 et 2001 (6 %). Au total, il est né 500 personnes de moins en 2001 qu'en 1991.

Graphique 8

Naissances



Source : Institut de la statistique du Québec.

évolution annuelle des décès entre 1991 et 2001 dans la ville de Québec et la CMQ

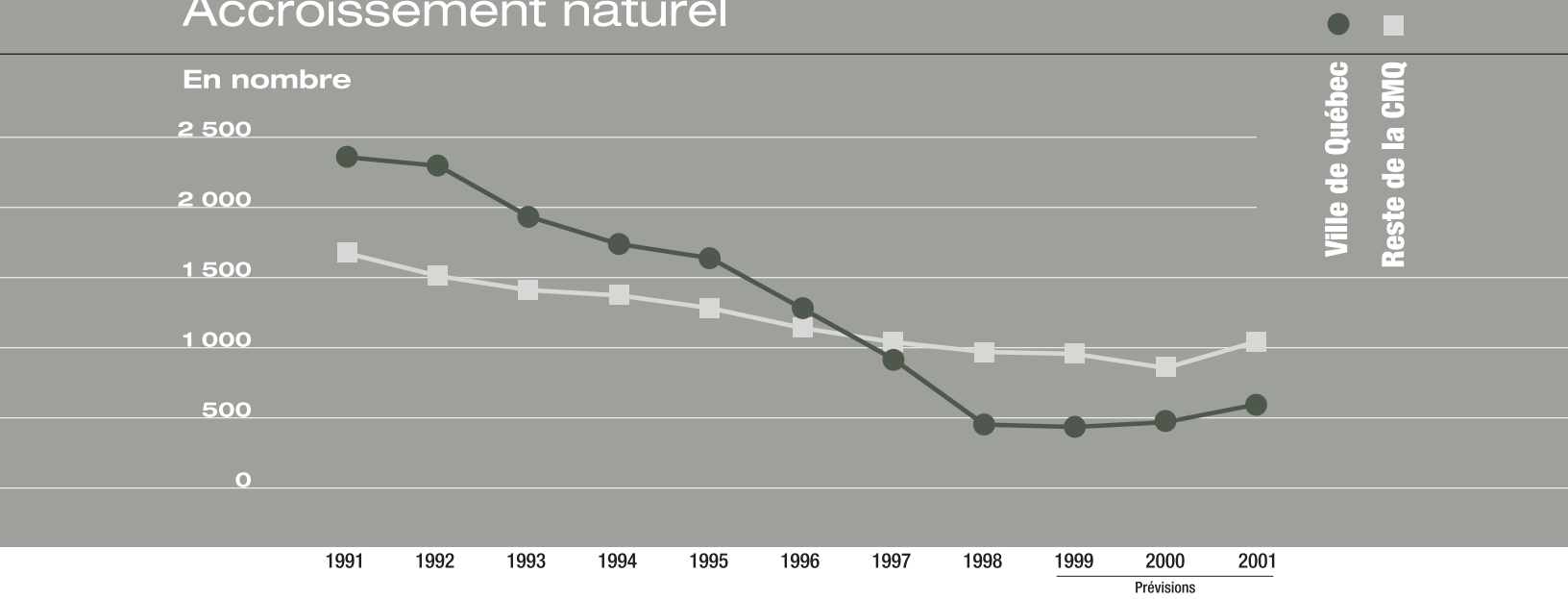
Le nombre annuel de décès a légèrement augmenté dans la ville de Québec entre 1991 et 2001, passant d'un peu plus de 3 500 à 3 900, soit une hausse de 10,6 %. Cependant, cette hausse n'a pas été constante dans le temps, la majeure partie (9,5 %) s'étant produite entre 1991 et 1996. Dans le reste de la CMQ, il y a eu proportionnellement une augmentation plus grande du nombre annuel de décès que dans la ville de Québec, soit une hausse de 13 % entre 1991 et 2001. Cependant, la plus grande partie de cette hausse s'est produite entre 1991 et 1996, atteignant alors 17,5 %. La période subséquente s'est soldée par une légère baisse de l'ordre de 4 %.

accroissement naturel de 1991 à 2001 dans la ville de Québec et dans la CMQ

L'accroissement naturel, c'est-à-dire le nombre de naissances moins celui des décès, suit nécessairement les mêmes tendances que celles des deux indicateurs précédents. Dans la ville de Québec comme dans le reste de la CMQ, on assiste donc à une baisse importante de l'accroissement naturel entre 1991 et 1996. Durant cette période, l'accroissement naturel dans la ville de Québec passe de 2 365 à 600 personnes, soit une baisse de l'ordre de 75 %. Cette baisse est d'autant plus marquée que l'accroissement naturel dans la ville de Québec devient inférieur à celui enregistré dans le reste de la CMQ après 1997. Elle est beaucoup moins élevée dans le reste de la CMQ : de l'ordre de 37 %, l'accroissement naturel passant de 1 680 à 1 050 personnes entre 1991 et 2001.

Graphique 9

Accroissement naturel



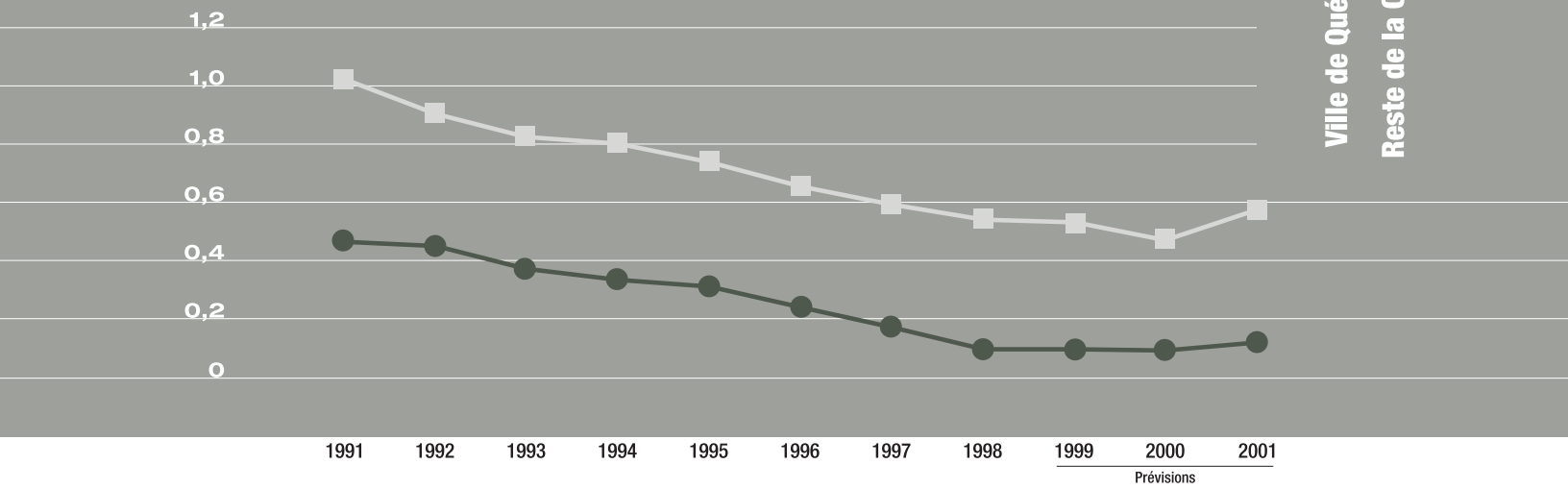
Source : Institut de la statistique du Québec.

taux d'accroissement naturel de 1991 à 2001 dans la ville de Québec et la CMQ

Le taux d'accroissement naturel, qui, annuellement, correspond au nombre de naissances moins celui de décès et cette somme divisée par la population, permet de comparer proportionnellement l'accroissement de deux entités régionales. Ici encore, la ville de Québec et le reste de la CMQ ont enregistré une baisse importante entre 1991 et 2001. Cependant, ce qui ressort surtout, c'est la faiblesse du taux d'accroissement naturel de Québec par rapport à celui du reste de la CMQ. Ainsi, entre 1991 et 2001, ce taux passe de 0,47 % à 0,12 % à Québec et de 1,03 à 0,58 % dans le reste de la CMQ.

Graphique 10

Accroissement naturel



Source : Institut de la statistique du Québec.

migrations internes et externes selon les arrondissements, 1991-1996 et 1996-2001

La mobilité résidentielle a crû dans la ville de Québec. En effet, pour l'ensemble des arrondissements, le nombre total d'entrées et de sorties a progressé entre 1991-1996 et 1996-2001, le nombre d'entrées seulement passant de 115 419 à 139 484 entre les deux périodes. De plus, selon l'ouvrage *Le choc démographique*, les arrondissements ont enregistré un plus grand nombre d'entrées et de sorties entre eux qu'avec l'extérieur de la ville. Ainsi, entre 1996 et 2001, la ville de Québec a enregistré 139 484 entrées et 128 492 sorties à l'intérieur de ses arrondissements, tandis qu'elle a échangé 54 872 entrées et 65 864 sorties avec le reste de la province (CCNQ et MAMM, 2003, p. 99). De plus, comme l'indique aussi le même ouvrage, le solde migratoire a augmenté dans l'ensemble des arrondissements, passant de 5 901 pour la période 1991-1996 à 10 992 pour la période 1996-2001.

À l'échelle des arrondissements, les soldes positifs les plus importants pour la période 1991-1996 sont ceux des arrondissements les plus en périphérie, c'est-à-dire Laurentien, La Haute-Saint-Charles et Beauport, dont les soldes sont respectivement de 3 603, 2 438 et 1 385. Pour la période suivante, La Haute-Saint-Charles se démarque par un solde de 7 510, ainsi que La Cité qui, grâce à ses quartiers centraux, enregistre un solde de 4 403.

Tableau 19
Migration interne entre les arrondissements de Québec

En nombre

Québec	1991-1996			1996-2001		
	Entrées	Sorties	Solde	Entrées	Sorties	Solde
La Cité	16 389	15 860	529	21 408	17 005	4 403
Les Rivières	16 485	15 669	816	18 153	19 061	– 909
Sainte-Foy–Sillery	14 588	15 037	– 449	17 730	16 775	955
Charlesbourg	14 992	15 901	– 909	17 418	17 817	– 399
Beauport	12 884	11 499	1 385	14 141	14 653	– 512
Limoilou	12 812	14 314	– 1 502	15 088	14 594	494
La Haute-Saint-Charles	8 368	5 940	2 428	16 085	8 575	7 510
Laurentien	18 901	15 298	3 603	19 462	20 012	– 550
Total des arrondissements	**115 419**	**109 518**	**5 901**	**139 484**	**128 492**	**10 992**
Reste du Québec	44 902	50 803	– 5 901	54 872	65 864	– 10 992
TOTAL	**160 321**	**160 321**	**0**	**194 356**	**194 356**	**0**

Source : Institut de la statistique du Québec.

migrations internes et externes entre 1996 et 2001

Au plan des migrations internes pour la période allant de 1996 à 2001, on constate une tendance des résidants de Québec à migrer vers un arrondissement voisin. L'arrondissement de Beauport illustre bien cette propension, car, durant cette période, il a accueilli en majorité des gens des arrondissements attenants, soit 2 243 personnes provenant de Charlesbourg et 1 855 provenant de Limoilou.

Du côté de la migration externe, l'arrondissement de La Cité mène grâce à 10 087 nouveaux arrivants, mais il est suivi de très près par Sainte-Foy–Sillery, Laurentien et La Haute-Saint-Charles, qui ont respectivement accueilli 9 906, 9 792 et 9 409 nouveaux résidants. L'arrondissement 7 se démarque d'ailleurs par un bilan de migration externe plus qu'avantageux, puisque seulement 3 251 résidants avaient quitté son territoire durant cette période.

immigration internationale

Évolution totale 1991-1996-2001 par arrondissement

Le nombre d'immigrants venus s'établir dans la ville de Québec a augmenté de 40 % entre 1991 et 2001, la plus grande partie de cette hausse s'étant produite entre 1991 et 1996. Les hausses les plus substantielles, plus de 70 %, sont survenues dans Les Rivières et La Haute-Saint-Charles. Bien que relativement élevées, ces hausses sont plus modestes en nombre absolu, ne se traduisant respectivement que par 350 et 700 nouveaux arrivants. En nombre absolu, c'est Sainte-Foy–Sillery qui se démarque le plus, puisque sa hausse de 36,8 % s'est traduite par l'ajout de près de 1 300 nouveaux arrivants entre 1991 et 2001.

Dispersion sur le territoire en 2001 par aire de diffusion et par arrondissement

Sur le territoire de la ville de Québec, on dénombre 17 000 immigrants en 2001. Ici encore, c'est l'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery qui se démarque des autres grâce à 4 755 immigrants en 2001. La Cité suit avec 3 310 immigrants. Les autres arrondissements comptent entre 810 (La Haute-Saint-Charles) et 2 030 immigrants (Laurentien).

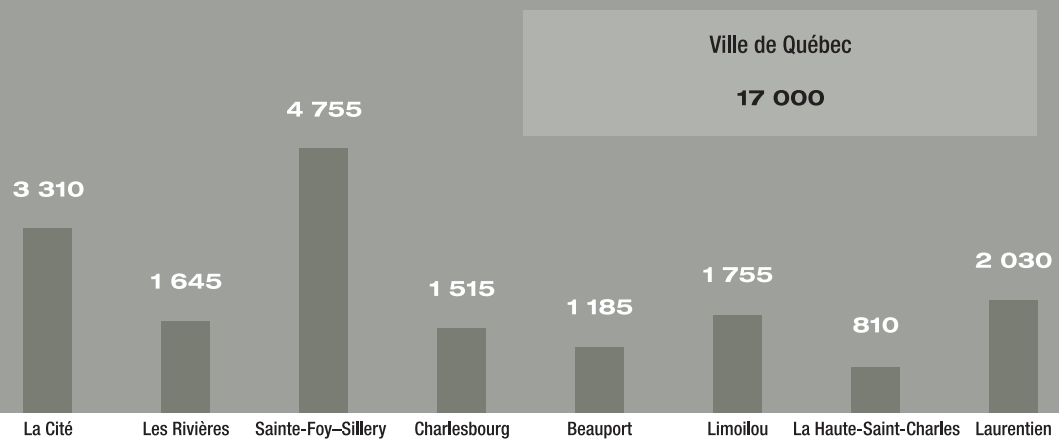
Immigration totale en 2001 selon le lieu de naissance

La plus grande partie des immigrants résidant dans la ville de Québec en 2001 viennent de France, soit 3 585. Les autres pays d'origine sont, par ordre décroissant, les États-Unis, la Chine, l'Allemagne et Haïti. Ils ont fourni chacun au moins 500 immigrants.

Graphique 11

Immigrants en 2001

En nombre



Source : Statistique Canada.

MÉNAGES ET FAMILLES

Les ménages et les familles constituent un aspect important de notre analyse, car la demande de logements dépend plus du nombre et de la composition des ménages que du nombre brut de personnes. Dans une première partie, nous traitons des ménages en général, c'est-à-dire de leur nombre, du nombre moyen de personnes par ménage et, plus particulièrement, des ménages ne comptant qu'une seule personne. Une comparaison entre l'évolution de la population et celle des ménages clôt cette partie. Dans une seconde, nous traitons essentiellement des familles. Nous nous penchons sur la proportion des ménages familiaux et des familles ayant au moins un enfant. Nous terminons par le nombre d'enfants à la maison et les familles monoparentales.

Avant toute chose, il est opportun de définir ce que Statistique Canada entend par le terme « ménage ». Pour cet organisme, un ménage est constitué de l'occupant ou des occupants d'un logement. Ce peut donc être soit une personne seule soit deux personnes ou plus vivant ensemble (Statistique Canada, 2002, p. 192).

nombre de ménages

Évolution 1991-1996-2001 par arrondissement

Le nombre de ménages a augmenté de façon régulière dans la ville de Québec entre 1991 et 2001, soit de 14 % en tout. Tous les arrondissements ont enregistré une hausse durant cette période. La Haute-Saint-Charles et Laurentien se sont démarqués des autres par de fortes hausses de 23,4 % et 24,6 % respectivement. À l'opposé, La Cité a enregistré la plus faible hausse entre 1991 et 1996, soit 0,6 %. On peut aussi ajouter que les écarts entre les arrondissements quant à la croissance du nombre de leurs ménages sont beaucoup moins importants durant la deuxième période que durant la première. En effet, le taux de croissance du nombre de ménages varie entre 0,6 % et 18,2 % pour la période 1991-1996, alors qu'il se situe entre 4 % et 9 % pour le période 1996-2001.

Effectifs en 2001 par arrondissement

On dénombre un total de 227 550 ménages dans la ville de Québec en 2001. La Cité est l'arrondissement qui en compte le plus, soit 36 550. À l'opposé, La Haute-Saint-Charles ne compte que 17 850 ménages. Les autres arrondissements en comptent entre 24 300 (Limoilou) et 33 570 (Sainte-Foy–Sillery).

nombre moyen de personnes par ménage

Évolution 1991-2001 par arrondissement

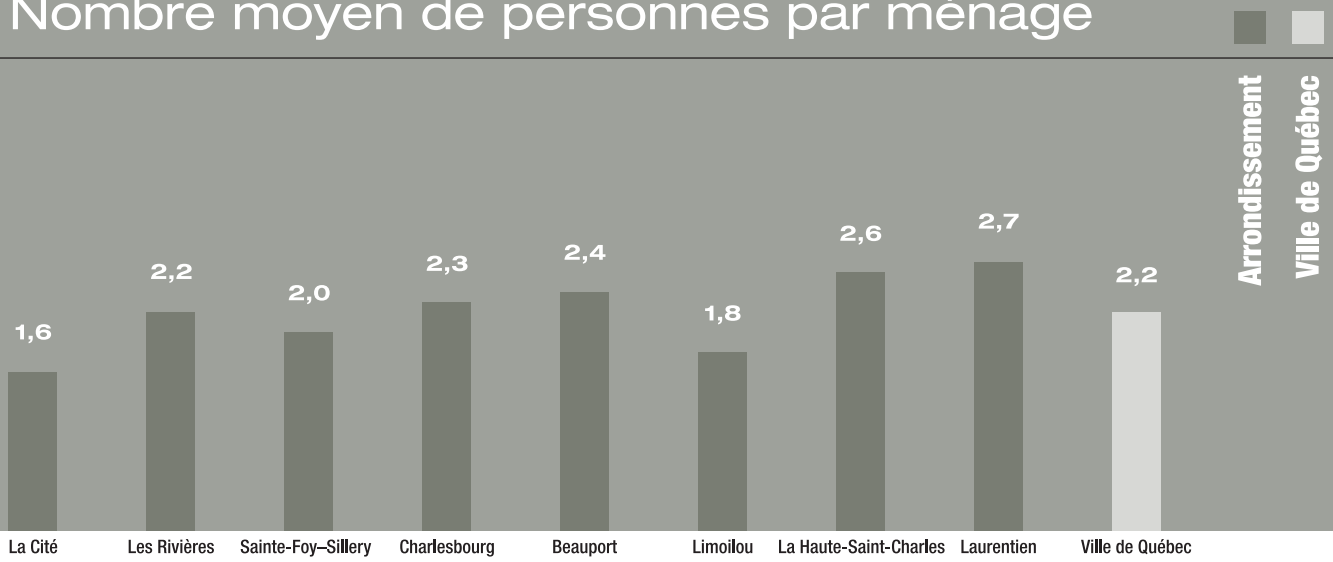
Le nombre moyen de personnes par ménage a baissé de façon régulière dans la ville de Québec, passant de 2,4 à 2,2 entre 1991 et 2001. Parmi les arrondissements, Laurentien a subi la baisse la plus forte, sa moyenne étant de près de 3 personnes par ménage en 1991 et de 2,7 en 2001. La Haute-Saint-Charles a enregistré une baisse similaire, passant d'une moyenne de 2,85 personnes par ménage en 1991 à 2,6 en 2001.

Proportion en 2001 par aire de diffusion et par arrondissement

En 2001, le nombre moyen de personnes par ménage le moins élevé se trouve dans les milieux urbains plus denses que constituent les arrondissements de La Cité et de Limoilou : ces arrondissements ont respectivement 1,6 et 1,8 personne par ménage. Les autres arrondissements comptent entre 2 et 2,6 personnes par ménage. À une échelle plus fine, c'est-à-dire les aires de diffusion, c'est dans les arrondissements situés le plus en périphérie qu'il y a un plus grand nombre d'aires de diffusion où la taille des ménages est élevée. Ainsi, la quasi-totalité des aires de diffusion ayant une moyenne supérieure à 2,7 personnes par ménage sont situées dans Laurentien, La Haute-Saint-Charles et la partie nord de Beauport. Inversement, les arrondissements de Sainte-Foy–Sillery et de Limoilou comptent très peu d'aires de diffusion ayant une moyenne de plus de 2 personnes par ménage.

Graphique 12

Nombre moyen de personnes par ménage



Source : CCNQ et MAMM, 2003.

personnes seules

Évolution 1991-1996-2001 par arrondissement

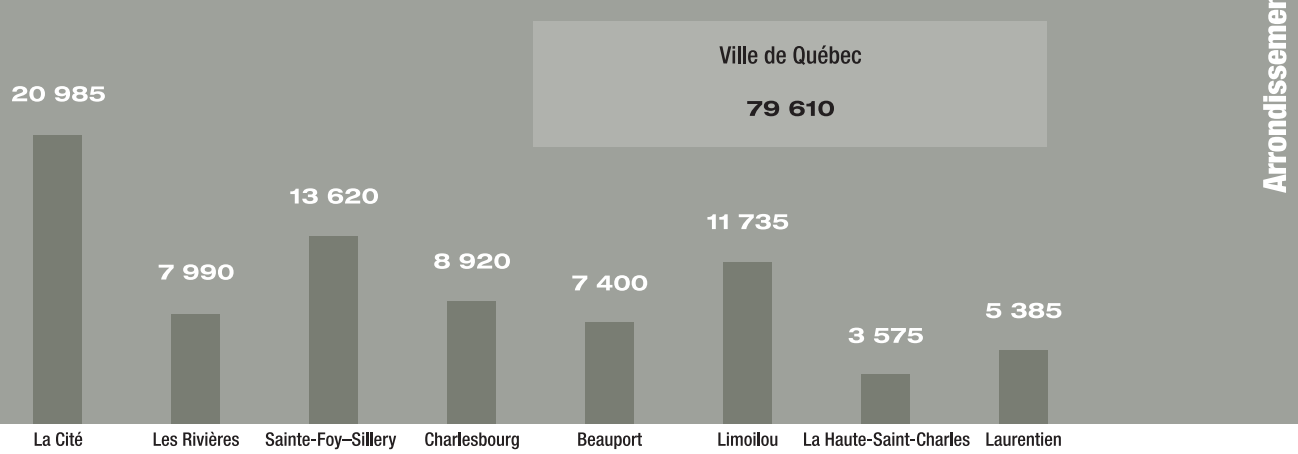
Le nombre de ménages d'une seule personne s'est considérablement modifié dans la ville de Québec, croissant de 38 % entre 1991 et 2001. Cette croissance semble d'ailleurs avoir été relativement constante pendant les périodes 1991-1996 et 1996-2001, et ce, dans tous les arrondissements. Quelques arrondissements se démarquent cependant par des taux très élevés de hausse du nombre de ménages d'une personne. Ce sont, en ordre décroissant, Laurentien, Charlesbourg, La Haute-Saint-Charles et Les Rivières; ils ont enregistré une croissance variant entre 64 % et 71 % de ce type de ménages entre 1991 et 2001. En nombre absolu, c'est Charlesbourg qui vient en tête grâce à une augmentation de 3 400 ménages. Il est suivi de près par La Cité et Sainte-Foy–Sillery qui ont eu tous deux des hausses supérieures à 3 000 ménages d'une personne durant cette période.

Proportion en 2001 par aire de diffusion et par arrondissement

Dans l'ensemble de la ville de Québec, on dénombre 79 610 ménages d'une seule personne en 2001, ce qui représente 35 % de tous les ménages. Parmi les arrondissements, La Cité est celui qui en compte le plus, soit près de 21 000, ce qui représente 57,4 % de tous ses ménages. Limoilou et Sainte-Foy–Sillery en comptent aussi relativement beaucoup, respectivement 13 600 et 11 700. À une échelle plus fine, le quartier Saint-Jean-Baptiste, le Vieux-Québec et le quartier Saint-Roch dans La Cité ainsi que les secteurs sud de Limoilou recèlent des aires comptant plus de 60 % de ce type de ménages.

Graphique 13

Ménages de 1 personne



Source : Statistique Canada.

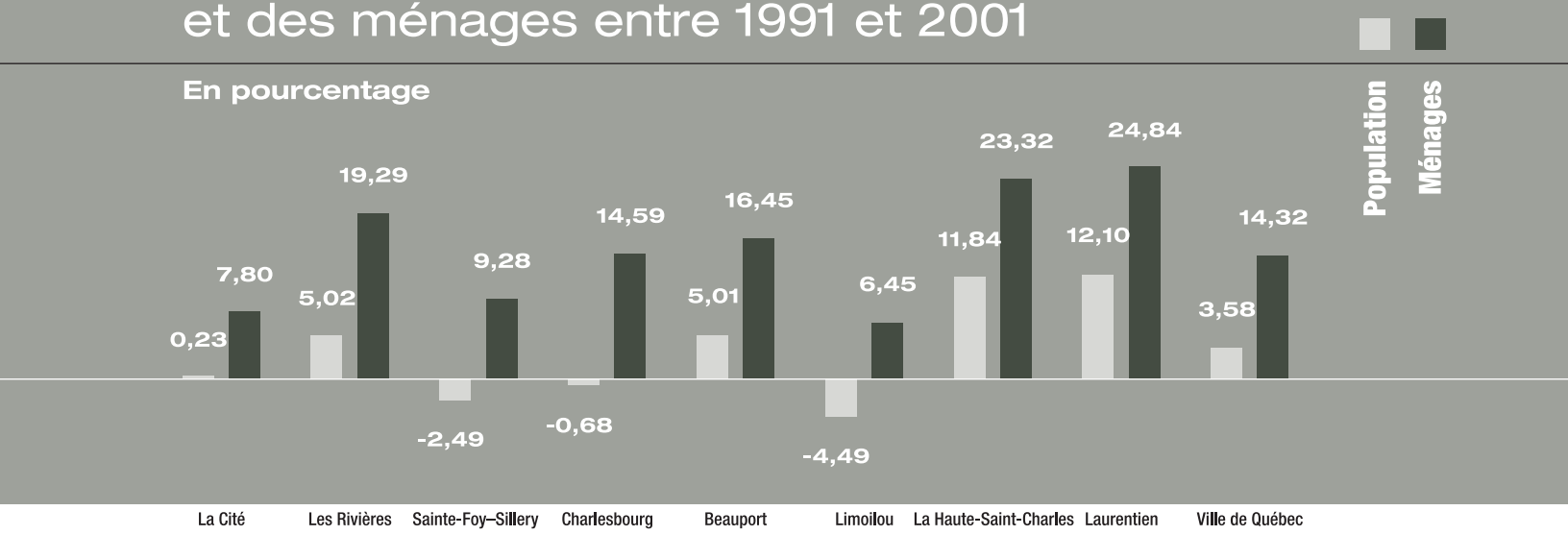
évolution comparée du nombre de ménages et de la population 1991-1996-2001

L'étude combinée du nombre de ménages et de la population démontre deux évolutions complètement différentes de ces réalités. Pendant que la population de la ville de Québec croissait plutôt faiblement (3,6 %) entre 1991 et 2001, le nombre de ménages, quant à lui, faisait un bond impressionnant dans tous les arrondissements, soit une augmentation moyenne de 14 %. Ainsi, Sainte-Foy–Sillery, Charlesbourg et Limoilou, qui ont subi de légères baisses de population durant cette période, ont, par contre, enregistré une croissance du nombre de ménages allant de 6 à 15 %. Ces chiffres indiquent que, à l'échelle de la ville, la croissance du nombre de ménages a été fortement tributaire de l'augmentation du nombre de ceux ne comptant qu'une personne.

Graphique 14

Évolution de la population et des ménages entre 1991 et 2001

En pourcentage



Source : Statistique Canada.

ménages familiaux

Il est important de définir avant tout ce qu'est une famille selon Statistique Canada. Pour cet organisme, une famille est constituée soit d'un couple marié ou vivant en union libre, qui a ou n'a pas d'enfants et vit dans un même logement, soit d'un seul parent vivant avec au moins un enfant dans le même logement.[1]

Évolution 1991-1996-2001 par arrondissement

Dans la ville de Québec, entre 1991 et 2001, le nombre de ménages familiaux a augmenté en proportion beaucoup moindre que celui de l'ensemble des ménages. En effet, il a crû de 5,6 %, contre 30,7 % du nombre de ménages non familiaux et 14,3 % de l'ensemble des ménages. Dans quelques arrondissements, il y a eu une baisse durant la même période. C'est le cas de Limoilou qui a subi une baisse de 8 % ainsi que de La Cité et Sainte-Foy–Sillery dont la baisse a été de moins de 2 %. Les hausses les plus substantielles se sont produites dans Laurentien et La Haute-Saint-Charles, soit des hausses de 17 % et 18 % respectivement.

1. Statistique Canada, 2002, p. 166.

Proportion en 2001 par aire de diffusion et par arrondissement

En 2001, la ville de Québec compte 137 135 ménages familiaux, ce qui représente 60 % de l'ensemble des ménages. À l'échelle des arrondissements, La Cité et Limoilou se démarquent par une plus faible proportion de ce type de ménages, soit respectivement 35 % et 45,5 %. Inversement, Beauport, La Haute-Saint-Charles et Laurentien comptent entre 71 % et 79 % de ménages familiaux. Cette situation se reflète à l'échelle des aires de diffusion, puisque la plupart des aires comptant plus de 90 % de ménages familiaux se trouvent dans ces arrondissements.

familles avec enfants

Pour que les propos qui suivent soient clairs, il faut définir ce qu'entend Statistique Canada par le terme « enfant ». Selon cet organisme, l'enfant est le fils ou la fille apparenté par le sang, l'alliance ou l'adoption et qui vit dans le même logement que son ou ses parents, ainsi que le petit-fils ou la petite-fille qui vit dans le ménage d'où son ou ses parents sont absents[1]. Le terme « enfant » s'applique donc aussi à toute personne d'âge majeur demeurant encore chez son ou ses parents.

Évolution 1991-1996-2001 par arrondissement

Le nombre de familles ayant au moins un enfant a légèrement diminué de 2,2 % dans la ville de Québec entre 1991 et 2001. Les périodes 1991-1996 et 1996-2001 sont totalement différentes à cet égard, la première ayant été marquée par une hausse de 2,6 % et la seconde, par une baisse de 4,7 %. Dans les arrondissements, les baisses les plus substantielles se sont produites, par ordre d'importance, dans Sainte-Foy–Sillery, Limoilou, La Cité et Charlesbourg, qui ont tous subi des baisses supérieures à 10 %. À l'inverse, La Haute-Saint-Charles et Laurentien ont enregistré des hausses respectives de 10,8 % et 11,8 %. Cependant, dans les deux cas, la quasi-totalité de la hausse s'est produite entre 1991 et 1996.

Proportion en 2001 par aire de diffusion et par arrondissement

En 2001 dans la ville de Québec, on trouve 84 000 familles comptant au moins un enfant, ce qui représente 60 % du nombre total de familles. Beauport, La Haute-Saint-Charles et Laurentien ont les taux les plus élevés, soit respectivement 66 %, 68 % et 69 %. Inversement, La Cité et Sainte-Foy–Sillery enregistrent des taux de 48 % et 50 % respectivement. Quant aux aires de diffusion, celles comportant plus de 80 % de familles d'au moins un enfant se trouvent surtout en périphérie du centre, c'est-à-dire dans Laurentien, La Haute-Saint-Charles et la partie nord de Beauport.

1. Statistique Canada, 2002, p. 168.

nombre d'enfants à la maison

Évolution 1991-1996-2001 par arrondissement

Entre 1991 et 2001, le nombre d'enfants à la maison a diminué de 5,5 % dans la ville de Québec. Cette baisse est survenue exclusivement entre 1996 et 2001, la période précédente (1991-1996) ayant été marquée par une très légère hausse (0,6 %). Dans les arrondissements, par ordre croissant, Sainte-Foy–Sillery, Charlesbourg, La Cité et Limoilou ont tous subi des diminutions allant de 13 % à 18 % entre 1991 et 2001. À l'inverse, les arrondissements plus périphériques que sont Laurentien et La Haute-Saint-Charles ont enregistré de légères hausses durant cette période : 5,9 % et 6,5 % respectivement. Cependant, ces hausses sont survenues exclusivement entre 1991 et 1996, ces arrondissements ayant, comme l'ensemble de la ville, enregistré une baisse entre 1996 et 2001.

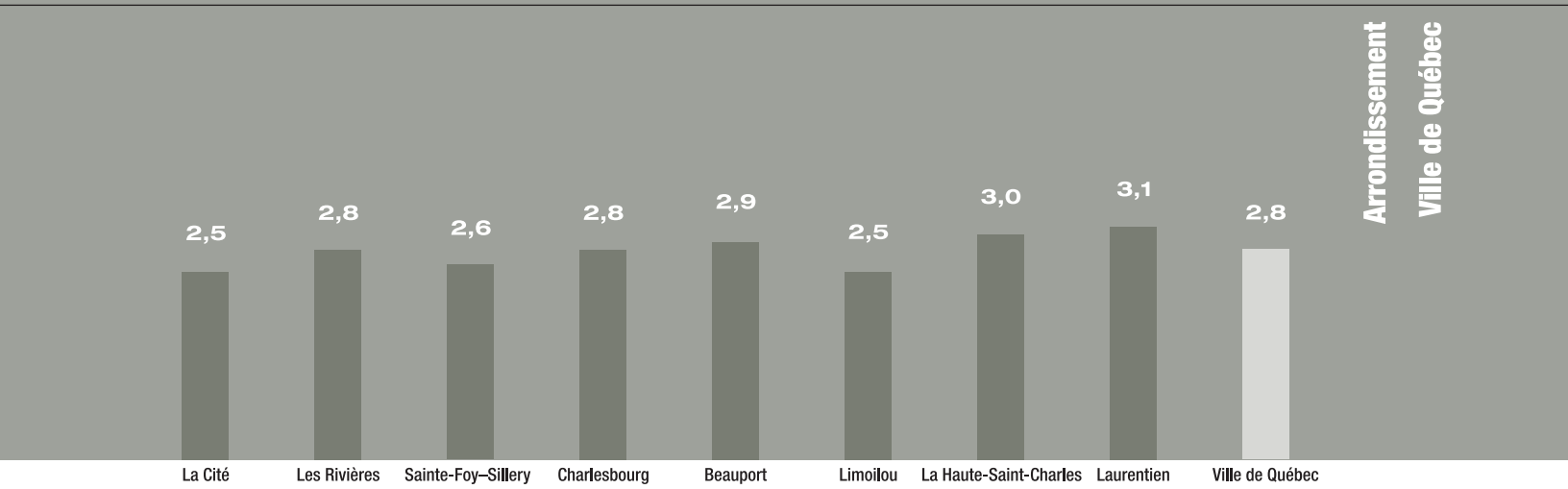
Effectifs en 2001 par aire de diffusion et par arrondissement

On trouve un total de 136 600 enfants demeurant chez leurs parents en 2001 dans la ville de Québec. Parmi les arrondissements, Laurentien se démarque des autres par un total de 29 400 enfants à la maison, ce qui représente plus de 35 % de sa population. À l'opposé, La Cité et Limoilou ne comptent chacun qu'un peu plus de 9 000 enfants demeurant chez leurs parents, soit respectivement 15,5 % et 20,7 % de leur population.

À l'échelle des aires de diffusion, Laurentien, mais surtout les secteurs de La Haute-Saint-Charles, Charlesbourg et Beauport situés le plus en périphérie recèlent les plus grandes concentrations d'enfants à la maison de la ville de Québec.

Graphique 15

Nombre moyen de personnes par famille



Source : Statistique Canada.

Tableau 20
Enfants à la maison

En pourcentage

	Enfants à la maison					
	Moins de 6 ans	De 6 à 14 ans	De 15 à 17 ans	De 18 à 24 ans	25 ans et plus	Total enfants
Ville de Québec*	5,40	9,60	3,32	5,91	2,67	26,89
La Cité*	3,13	4,56	1,73	2,95	2,12	14,50
Les Rivières*	5,64	9,93	3,26	5,94	2,77	27,54
Sainte-Foy–Sillery*	3,61	6,53	2,85	5,72	2,55	21,25
Charlesbourg*	5,01	9,25	3,58	7,08	3,19	28,10
Beauport*	6,09	11,43	3,69	6,56	2,95	30,72
Limoilou*	4,71	6,66	2,68	3,56	3,06	20,66
La Haute-Saint-Charles*	7,43	13,18	3,91	6,63	2,55	33,71
Laurentien*	7,32	13,92	4,38	7,57	2,26	35,44

* Selon la population totale de l'arrondissement ou de la ville.

Source : Statistique Canada.

jeunes enfants (moins de 6 ans)

Évolution 1991-1996-2001 par arrondissement

Si on ne tient compte que des enfants de moins de 6 ans, on constate, dans l'ensemble de la ville de Québec, deux tendances fort distinctes selon qu'il s'agit de la période 1991-1996 ou de la période 1996-2001. Durant la première, ce groupe d'âge a augmenté de 8,3 %, tandis que, durant la seconde, il a diminué de 16,5 %, ce qui a entraîné une baisse de 9,6 % entre 1991 et 2001. Parmi les arrondissements, La Haute-Saint-Charles se démarque par une hausse de 28 % entre 1991 et 1996.

Proportion par arrondissement et par aire de diffusion en 2001

En 2001, la ville de Québec compte 27 410 enfants de moins de 6 ans, ce qui représente 5,4 % de sa population. Dans les arrondissements, c'est Laurentien qui en compte le plus, soit un peu plus de 6 000; vient ensuite Beauport, plus de 4 400. Inversement, La Cité, Limoilou et Sainte-Foy–Sillery ne comptent respectivement que 1 945, 2 100 et 2 500 enfants de moins de 6 ans.

familles monoparentales

Évolution 1991-1996-2001 par arrondissement

Le nombre de familles monoparentales a crû de 16,5 % dans la ville de Québec entre 1991 et 2001, la plus grande partie de cette croissance (11,6 %) s'étant produite entre 1991 et 1996. Du côté des arrondissements, on observe des écarts. Certains subissent une légère baisse (La Cité et Sainte-Foy–Sillery, une baisse de 4,8 % et 1,6 % respectivement) ou enregistrent une très légère hausse (Limoilou, une hausse de 2,6 %). À l'opposé, les arrondissements 2, 4, 5, 7 et 8 enregistrent des hausses très substantielles allant de 18 % (Les Rivières) à 50 % (Laurentien).

On constate aussi un écart entre les hommes et les femmes au plan de l'évolution du nombre de familles monoparentales entre 1991 et 2001 dans l'ensemble de la ville de Québec. En moyenne, le nombre de familles monoparentales où le parent est de sexe masculin a augmenté presque 4 fois plus (40 %) que celui des familles monoparentales où le parent est de sexe féminin (11,5 %). En fait, les hommes monoparentaux sont en hausse dans tous les arrondissements, atteignant même le sommet de 76,7 % dans La Haute-Saint-Charles. Les femmes, quant à elles, enregistrent de légères baisses dans les arrondissements les plus centraux, c'est-à-dire La Cité, Sainte-Foy–Sillery et Limoilou où surviennent des baisses variant entre 1,6 % et 4,7 %. Cependant, en 2001, il y a encore 5 fois plus de femmes que d'hommes à la tête d'une famille monoparentale.

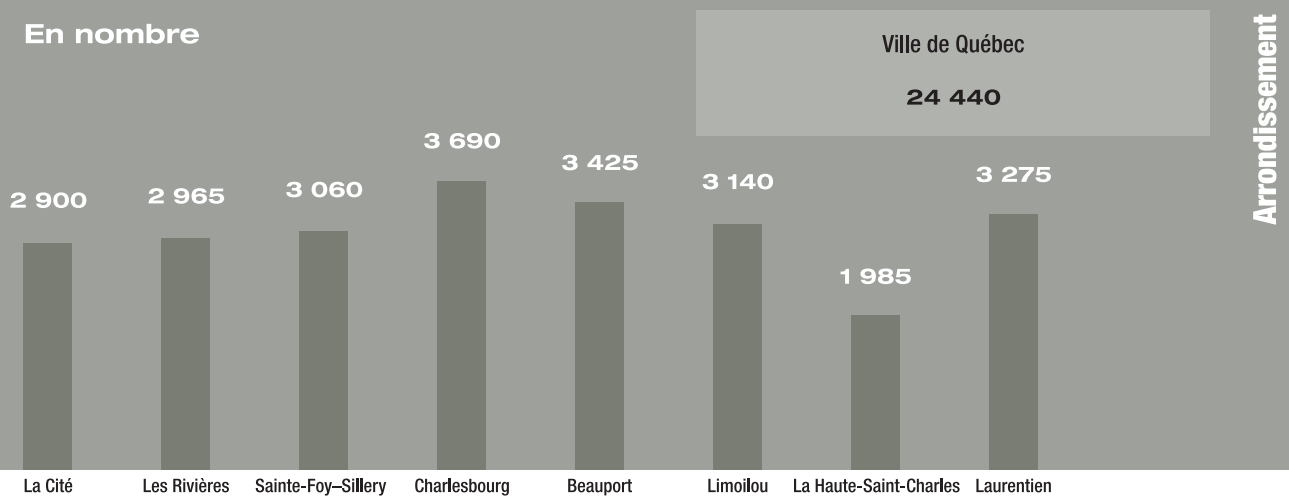
Proportion en 2001

Il y a 24 440 familles monoparentales dans la ville de Québec en 2001, ce qui représente 17,6 % des familles. L'arrondissement où l'on en trouve le plus est Charlesbourg : près de 3 700. Cependant, Limoilou et La Cité se démarquent quant au taux : 28 % et 22 % respectivement. Les arrondissements les plus périphériques ont des taux plus bas : La Haute-Saint-Charles, 14 %, et Laurentien, 13,4 %.

Ces constatations se confirment dans les aires de diffusion. Celles qui ont des taux supérieurs à 30 % se trouvent dans les arrondissements ayant des taux élevés de familles monoparentales. Ainsi, on trouve plusieurs de ces aires dans La Cité, principalement dans les quartiers Saint-Sauveur et Saint-Roch, et dans Limoilou. De plus, d'autres aires où le taux est élevé sont situées dans l'ancienne municipalité de Vanier dans l'arrondissement des Rivières, le secteur ouest de Sainte-Foy–Sillery et certains quartiers sud de Beauport.

Graphique 16

Familles monoparentales



Source : Statistique Canada.

Tableau 21

Familles

En pourcentage

	Familles			
	Couples mariés	Couples en union libre	Familles monoparentales	Familles totales
Ville de Québec	54,32	28,08	17,59	100,00
La Cité	41,87	35,79	22,34	100,00
Les Rivières	53,02	29,63	17,36	100,00
Sainte-Foy–Sillery	57,21	25,72	17,07	100,00
Charlesbourg	56,91	25,40	17,70	100,00
Beauport	57,10	26,24	16,66	100,00
Limoilou	41,06	30,88	28,06	100,00
La Haute-Saint-Charles	58,04	27,77	14,19	100,00
Laurentien	59,16	27,39	13,45	100,00

Source : Statistique Canada.

SCOLARITÉ

La scolarité est un indicateur à ne pas négliger dans l'étude de la démographie d'une ville, car elle est souvent un bon indice du niveau socioéconomique et de la propension ou non à la mobilité. Entre 1991 et 2001, soit pour les trois derniers recensements, Statistique Canada a changé quelque peu sa façon de compiler les données en matière de scolarité. Il est donc difficile de comparer dans le temps les différents niveaux de scolarité. Le niveau des études universitaires, le premier abordé, est le seul à être comparé selon les trois années de recensement de Statistique Canada. Les personnes n'ayant pas atteint la neuvième année sont ensuite étudiées, mais seulement pour l'année 2001. Enfin, les autres niveaux d'études ne sont aussi traités que pour la dernière année de recensement.

personnes ayant terminé des études universitaires

Évolution 1991-1996-2001

Le nombre de personnes ayant terminé des études universitaires par l'obtention d'un baccalauréat ou d'un diplôme de 2e ou 3e cycle a augmenté de 32 % dans la ville de Québec entre 1991 et 2001. La plus grande partie de cette augmentation (19 %) s'est produite entre 1991 et 1996. Parmi les arrondissements, pour la période de 1991 à 2001, Beauport a enregistré la hausse la plus forte, soit 70 %. Les Rivières, Limoilou, La Haute-Saint-Charles et Laurentien ont tous enregistré des hausses appréciables variant entre 40 et 49 %. Possédant déjà en 1991 le plus grand nombre d'universitaires, Sainte-Foy–Sillery a eu le taux d'augmentation le plus faible par la suite, mais une hausse tout de même appréciable de 18 %.

Proportion en 2001 par aire de diffusion et par arrondissement

Dans la ville de Québec en 2001, on dénombre 98 000 personnes ayant terminé des études universitaires (tous cycles confondus), ce qui représente 25 % de la population âgée de 20 ans et plus. Sainte-Foy–Sillery et La Cité

sont les arrondissements qui en comptent le plus, soit respectivement 24 900 et 17 000, ce qui représente 44 % et 33 % de leur population âgée de 20 ans et plus. Les arrondissements 3, 5, 6 et 7 ont des taux de 14 % à 18 %.

À l'échelle des aires de diffusion, le plateau Québec-Sainte-Foy, en prolongeant jusqu'à Cap-Rouge, contient la plus grande partie des aires de concentration élevée (supérieure à 35 %) de gens ayant terminé des études universitaires. Les arrondissements touchés par ce plateau sont la partie est de Laurentien, Sainte-Foy–Sillery et la partie de La Cité située dans la haute-ville.

Tableau 22

Population de 20 ans et plus selon le plus haut niveau de scolarité atteint

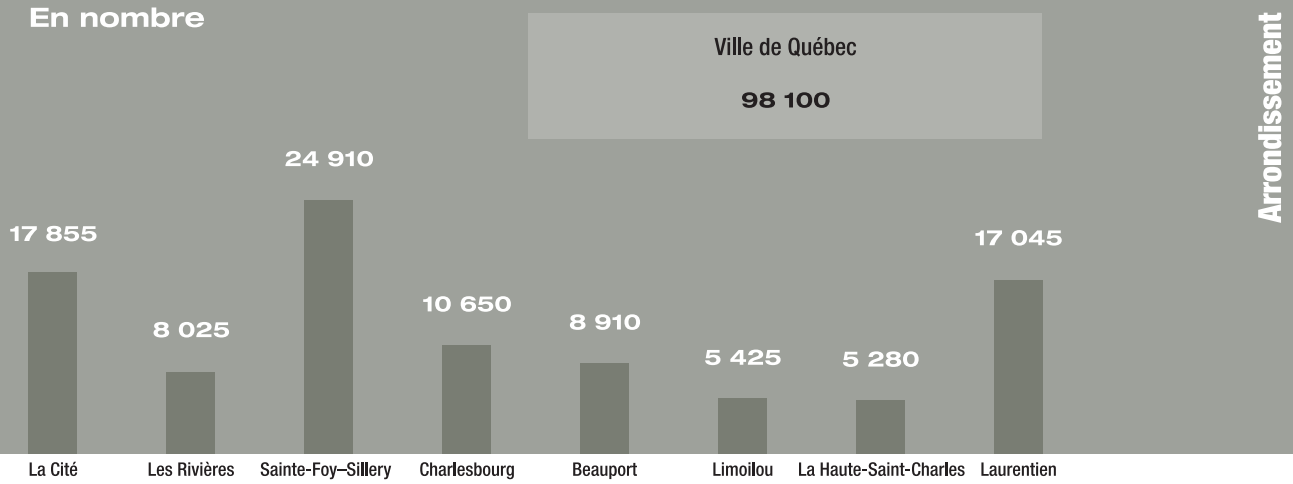
En pourcentage

	Niveau inférieur à la 9e année	De la 9e à la 13e année	Certificat ou diplôme d'une école de métiers	Études collégiales	Études universitaires	Population de 20 ans et plus
Ville de Québec	11,80	28,15	11,18	23,96	24,91	100,00
La Cité	13,29	23,43	7,89	22,03	33,36	100,00
Les Rivières	13,83	32,46	12,91	23,27	17,53	100,00
Sainte-Foy–Sillery	5,45	18,89	6,90	24,77	43,99	100,00
Charlesbourg	12,59	31,11	12,40	24,62	19,29	100,00
Beauport	12,64	33,56	12,82	24,15	16,83	100,00
Limoilou	20,15	33,93	10,66	20,56	14,70	100,00
La Haute-Saint-Charles	12,76	32,21	15,29	24,27	15,47	100,00
Laurentien	7,68	24,38	12,23	26,64	29,06	100,00

Source : Statistique Canada.

Graphique 17

Population de 20 ans et plus ayant fait des études universitaires



Source : Statistique Canada.

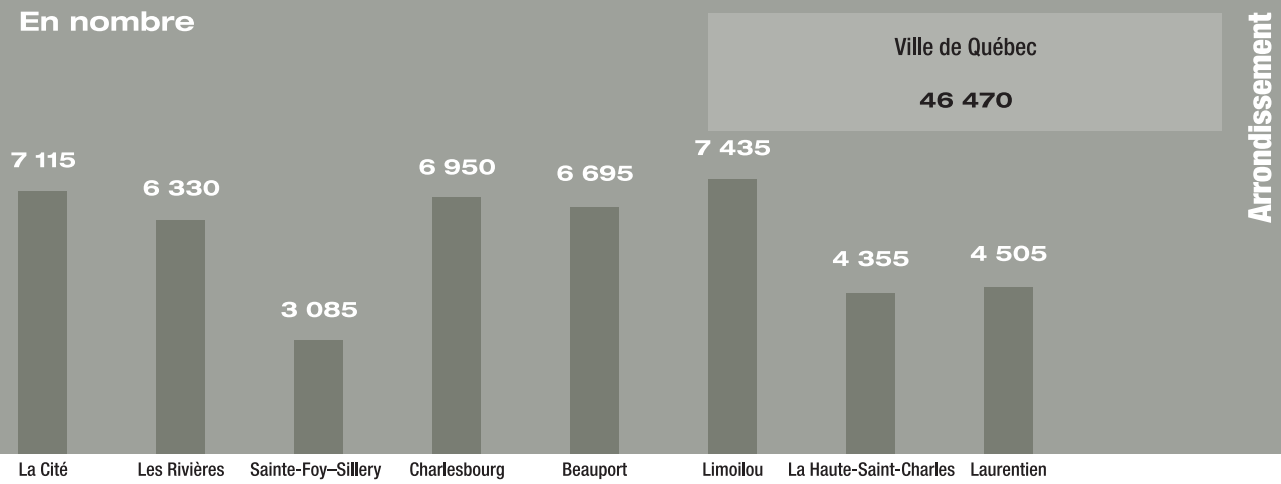
personnes n'ayant pas atteint la 9e année en 2001

En 2001, on dénombre dans la ville de Québec 46 470 personnes âgées de 20 ans ou plus (12 % de la population) qui ont un niveau d'études inférieur à la 9e année. Dans un ordre croissant, les arrondissements 6, 1, 4, 5 et 2 ont au moins 6 000 personnes n'ayant pas atteint ce niveau de scolarité. En pourcentage de population, Limoilou vient en tête, comptant 20 % de personnes ayant moins de 9 années de scolarité. À l'opposé, Sainte-Foy–Sillery et Laurentien ne comptent respectivement que 5,45 % et 7, 68 % de leur population n'ayant pas atteint ce niveau d'études.

À une échelle plus fine, la carte des aires de diffusion indique que le quartier Saint-Sauveur, dans La Cité, le territoire de l'ancienne municipalité de Vanier, dans Les Rivières, et Limoilou recèlent les concentrations les plus élevées (25 % et plus) des gens les moins scolarisés. On trouve aussi de grandes concentrations de ces gens dans quelques secteurs de l'Ancienne-Lorette (La Haute-Saint-Charles) et dans la partie sud de Beauport.

Graphique 18

Population de 20 ans et plus n'ayant pas atteint la 9e année



Source : Statistique Canada.

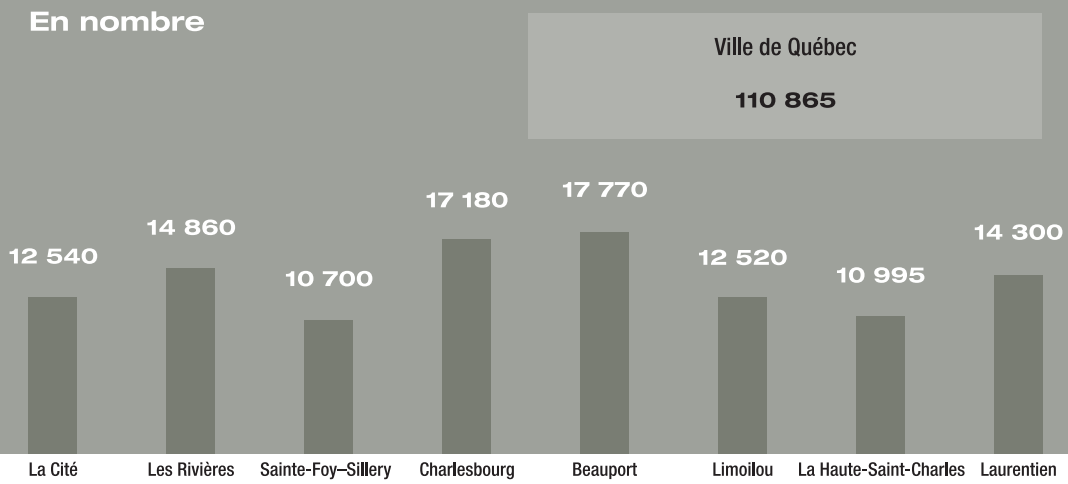
les autres niveaux d'étude en 2001

Personnes ayant entre 9 et 13 années de scolarité

En 2001, 28 % de la population de Québec âgée de 20 ans ou plus possède entre 9 et 13 années de scolarité. À l'échelle des arrondissements, Sainte-Foy–Sillery se démarque par le taux le plus bas (19 %). À l'inverse, les arrondissements 2, 4, 5, 6 et 7 atteignent des taux variant entre 31 % et 34 %.

Graphique 19

Personnes ayant atteint des niveaux d'étude de la 9e année à la 13e année



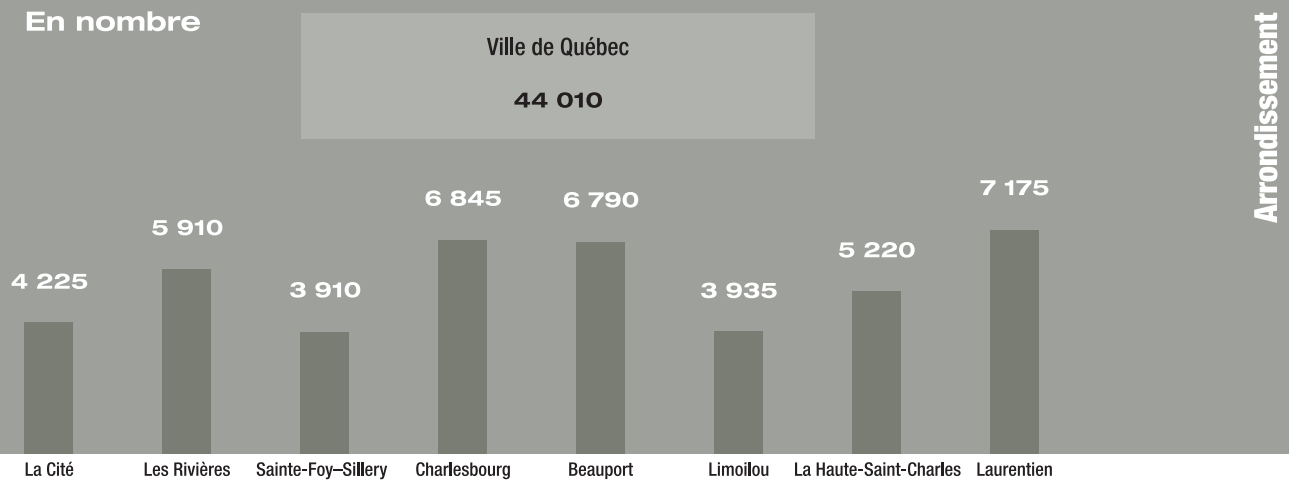
Source : Statistique Canada.

Personnes détenant un certificat ou un diplôme délivré par une école de métiers

En 2001, dans l'ensemble de la ville de Québec, 11 % des personnes âgées de 20 ans et plus détiennent un certificat ou un diplôme délivré par une école de métier. À ce chapitre, La Haute-Saint-Charles se démarque des autres arrondissements en ayant le taux le plus élevé (15 %). À l'opposé, La Cité et Sainte-Foy–Sillery ne comptent respectivement que 8 % et 7 % de leur population âgée de 20 ans et plus possédant ce genre de certificat ou de diplôme.

Graphique 20

Personnes ayant fait un certificat ou un diplôme d'une école de métier



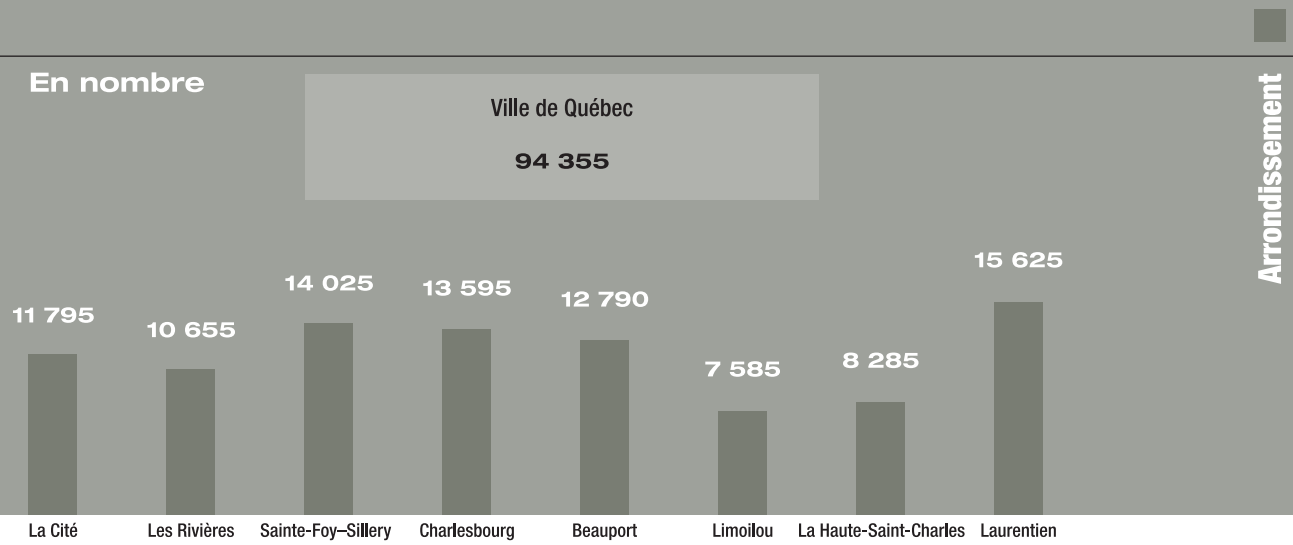
Source : Statistique Canada.

Personnes ayant fait des études collégiales

Enfin, 24 % de la population de la ville de Québec en 2001 avait fait des études collégiales. Parmi les arrondissements, Sainte-Foy–Sillery se démarque largement par un taux de 44 %, mais La Cité et Laurentien méritent aussi d'être mentionnés, puisqu'ils ont des taux respectifs de 33 % et 29 %.

Graphique 21

Personnes ayant fait des études collégiales



Source : Statistique Canada.

MAIN-D'ŒUVRE

La main-d'œuvre est un autre indicateur socioéconomique à considérer dans l'étude démographique d'une ville. Pour le faire, nous puisons à deux sources de données. La première, Statistique Canada, fournit l'information quant au taux de chômage et au taux d'activité. La seconde, les enquêtes origine-destination (OD) effectuées par le RTC en 1991, 1996 et 2001, renseigne sur les lieux de résidence et les lieux de travail de la main-d'œuvre.

taux de chômage

Évolution 1991-1996-2001 par arrondissement

Le taux de chômage dans la ville de Québec est passé de 9,5 % à 10,9 % entre 1991 et 1996, puis s'est chiffré à 7,3 % en 2001. Dans presque tous les arrondissements, on remarque la même tendance à la baisse entre 1996 et 2001 du fait que la situation économique s'est améliorée durant cette période. Les plus fortes baisses du taux de chômage ont été enregistrées dans La Cité et Limoilou, soit de plus de 4 points de pourcentage. Il faut toutefois mentionner que ces deux arrondissements détenaient les plus forts taux de chômage en 1996, soit 14,3 % et 17,3 % respectivement.

Il y a un petit écart entre les hommes et les femmes quant à l'évolution du taux de chômage entre 1991 et 2001 dans la ville de Québec. Bien que la tendance générale à la baisse du taux de chômage semble se refléter parmi les deux sexes, la baisse est cependant plus importante chez les femmes (4 points) que chez les hommes (3,2 points) durant cette période.

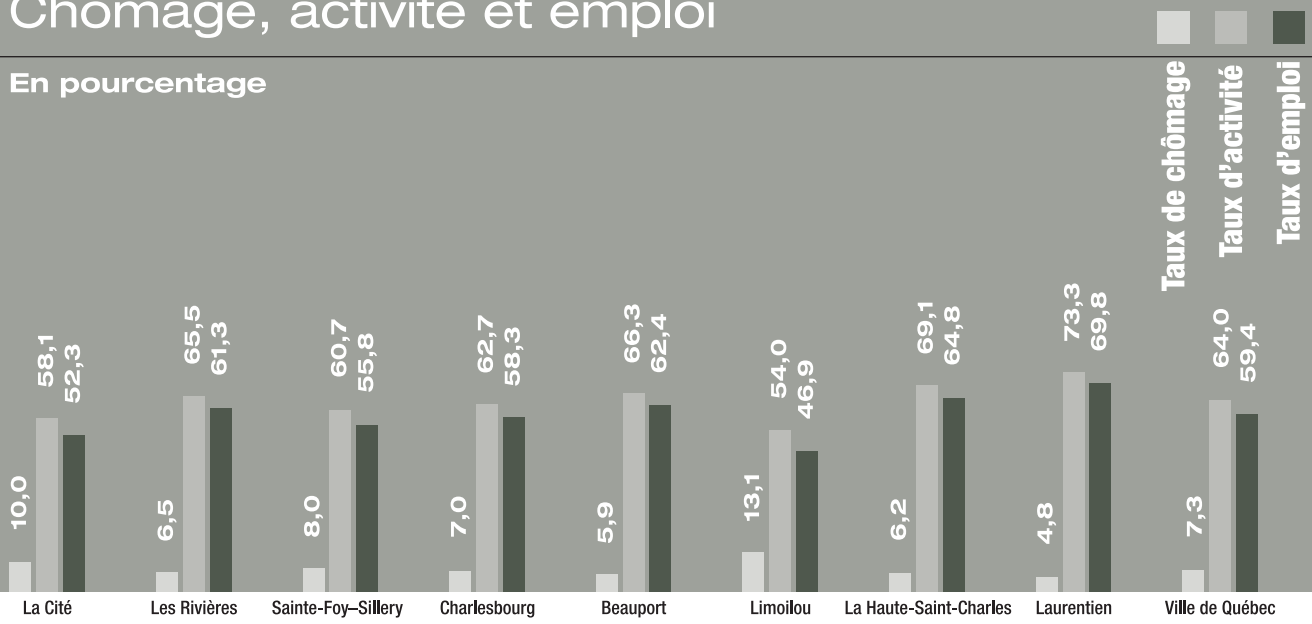
Taux 2001 par aire de diffusion et par arrondissement

Le taux de chômage en 2001 est de 7,3 % dans l'ensemble de la ville de Québec. Parmi les arrondissements, Laurentien se démarque par son très faible taux de 4,8 %. Suivent dans l'ordre Beauport, La Haute-Saint-Charles et Les Rivières dont les taux varient entre 5,9 % et 6,5 %. À l'opposé, La Cité et Limoilou détiennent les records peu enviables à ce chapitre, soit 10 % et 13,1 % respectivement. À l'échelle des aires de diffusion, on constate que le taux de chômage dépasse 19 % dans certaines aires. Elles se trouvent dans La Cité, plus précisément dans les quartiers Saint-Roch et Saint-Sauveur, et dans Limoilou.

Graphique 22

Population active de 15 ans et plus
Chômage, activité et emploi

En pourcentage



Source : Statistique Canada.

taux d'activité

Évolution 1991-1996-2001 par arrondissement

Le taux d'activité dans la ville de Québec est passé de 66 à 63 % entre 1991 et 1996, puis est remonté à 64 % en 2001. La baisse du taux de chômage ayant été plus forte que l'augmentation du taux d'activité, on peut penser que le nombre de personnes en emploi à Québec a augmenté durant cette période. Les hausses les plus prononcées du taux d'activité, comme les baisses du taux de chômage, se sont produites dans La Cité et Limoilou. Il faut cependant mentionner que, en 1991, ces arrondissements avaient des taux d'activité inférieurs à celui de l'ensemble de la ville.

Taux en 2001 par arrondissement

En 2001, le taux d'activité est plus élevé dans Laurentien et La Haute-Saint-Charles que dans les autres arrondissements : il se situe respectivement à 69 % et 73 %. À l'opposé, les taux les plus bas se trouvent dans La Cité, 58 %, et Limoilou, 54 %.

Tableau 23

Population de 15 ans et plus selon l'activité

	En nombre			En pourcentage		
	Population de 15 ans et plus	Population active	Population inactive	Taux d'activité	Taux d'emploi	Taux de chômage
Ville de Québec	423 710	271 240	152 465	64,0	59,4	7,3
La Cité	55 780	32 425	23 355	58,1	52,3	10,0
Les Rivières	49 140	32 205	16 935	65,5	61,3	6,5
Sainte-Foy–Sillery	60 500	36 710	23 790	60,7	55,8	8,0
Charlesbourg	59 620	37 390	22 230	62,7	58,3	7,0
Beauport	57 590	38 195	19 395	66,3	62,4	5,9
Limoilou	39 040	21 075	17 965	54,0	46,9	13,1
La Haute-Saint-Charles	37 170	25 675	11 490	69,1	64,8	6,2
Laurentien	64 875	47 565	17 310	73,3	69,8	4,8

Source : Statistique Canada.

répartition de la main-d'œuvre et des emplois selon l'arrondissement du lieu de travail

Évolution 1991-1996-2001 par arrondissement

D'après les enquêtes OD, le nombre d'emplois dans la ville de Québec a augmenté de 11,7 % entre 1991 et 2001, passant de 219 300 à 244 900. Les Rivières a accueilli près de 13 000 nouveaux travailleurs entre 1991 et 2001, soit une hausse de 36 %. Laurentien a aussi enregistré une hausse appréciable de main-d'œuvre : un peu plus de 4 500 nouveaux travailleurs, ce qui représente une augmentation de 37 %. Dans ces deux cas, la plus grande partie de l'augmentation s'est produite entre 1991 et 1996. Cependant, ce ne sont pas tous les arrondissements qui ont enregistré une hausse. Ainsi, Sainte-Foy–Sillery a plus ou moins stagné sur ce plan, ayant une hausse de moins de 1 % entre 1991 et 2001. De son côté, La Haute-Saint-Charles a subi une diminution de près de 400 emplois pendant la même période.

Les résidants de Québec vont travailler en plus grand nombre qu'auparavant à l'extérieur de leur ville. Ainsi, de 23 200 à le faire en 1991, ils sont passé à un peu plus de 36 000 en 2001, ce qui représente une hausse de 56 %.

Effectifs en 2001 par arrondissement

La Cité se démarque parmi les arrondissements pour ce qui est du nombre d'emplois : il en a 73 000 en 2001. Suivent Sainte-Foy–Sillery et Les Rivières qui ont respectivement 52 400 et 49 000 emplois. Inversement, on ne trouve que 6 200 emplois dans l'arrondissement La Haute-Saint-Charles. Il faut aussi mentionner qu'il y a quelque 36 000 résidants de la ville de Québec qui vont travailler à l'extérieur de celle-ci.

répartition de la main-d'œuvre selon l'arrondissement de résidence

Évolution 1991-1996-2001 par arrondissement

Le lieu de résidence des travailleurs a évolué quelque peu différemment de celui du lieu de travail. Ainsi, le nombre de travailleurs résidant dans l'arrondissement Laurentien a augmenté de 7 400 entre 1991 et 2001, soit une hausse de 21 %. On peut aussi mentionner La Haute-Saint-Charles qui a enregistré une hausse de 18,5 %, soit un peu plus de 3 600 nouveaux travailleurs demeurant dans cet arrondissement. À l'opposé, Sainte-Foy–Sillery et Charlesbourg ont tous deux subi une diminution se chiffrant respectivement à 5,5 et 2,6 %. Toutefois, le phénomène le plus frappant est la hausse du nombre de personnes habitant à l'extérieur de Québec mais qui viennent y travailler. Entre 1991 et 2001, il y en a eu 22 000 de plus, ce qui représente une augmentation de 94 %.

Effectifs en 2001 par arrondissement

En 2001, on dénombre 281 000 travailleurs dans la ville de Québec, dont 244 900 résident dans la ville et 42 770, à l'extérieur. Le nombre de ces derniers est supérieur à celui des travailleurs résidant respectivement dans chaque arrondissement. À ce chapitre, Laurentien, qui compte 34 400 travailleurs résidants, vient en tête des arrondissements. Suivent Beauport et Charlesbourg qui en ont respectivement 30 170 et 34 400.

REVENU

Nous avons retenu le revenu moyen comme base d'analyse. Nous traitons d'abord des particuliers, en prenant soin d'indiquer les écarts entre les hommes et les femmes. Viennent ensuite les ménages. Il faut mentionner que les données présentées sont en dollars courants, l'inflation n'a donc pas été prise en compte.

revenu moyen des particuliers

Il est bon de mentionner tout d'abord que le revenu moyen des particuliers est calculé par Statistique Canada à partir du revenu provenant de toutes les sources, y compris le revenu d'emploi, le revenu provenant de programmes gouvernementaux, le revenu de pension, le revenu de placement et tout autre revenu en espèces. Les particuliers pris en compte sont âgés de 15 ans et plus[1].

Évolution 1991-1996-2001 par arrondissement

Le revenu moyen a augmenté entre 1991 et 2001 dans la ville de Québec, tant chez les hommes que chez les femmes. Dans les deux cas, la hausse a été plus élevée entre 1996 et 2001 que durant la période précédente. De plus, l'augmentation a été plus importante chez les femmes (29 %) que chez les hommes (17 %). Il faut toutefois mentionner que le salaire moyen était plus élevé de 11 600 $ chez les hommes que chez les femmes en 1991 et que cet écart demeure en 2001.

À l'échelle des arrondissements, on remarque peu de différences quant à l'évolution du revenu moyen des hommes entre 1991 et 2001, sauf que les hausses ont été moins fortes dans Limoilou et Charlesbourg : 6,4 % et 10,5 % respectivement. Chez les femmes, l'augmentation du revenu moyen a joué entre 25 % et 32 % dans la quasi-totalité des arrondissements, à l'exception de Limoilou où la hausse a été de 18,6 %.

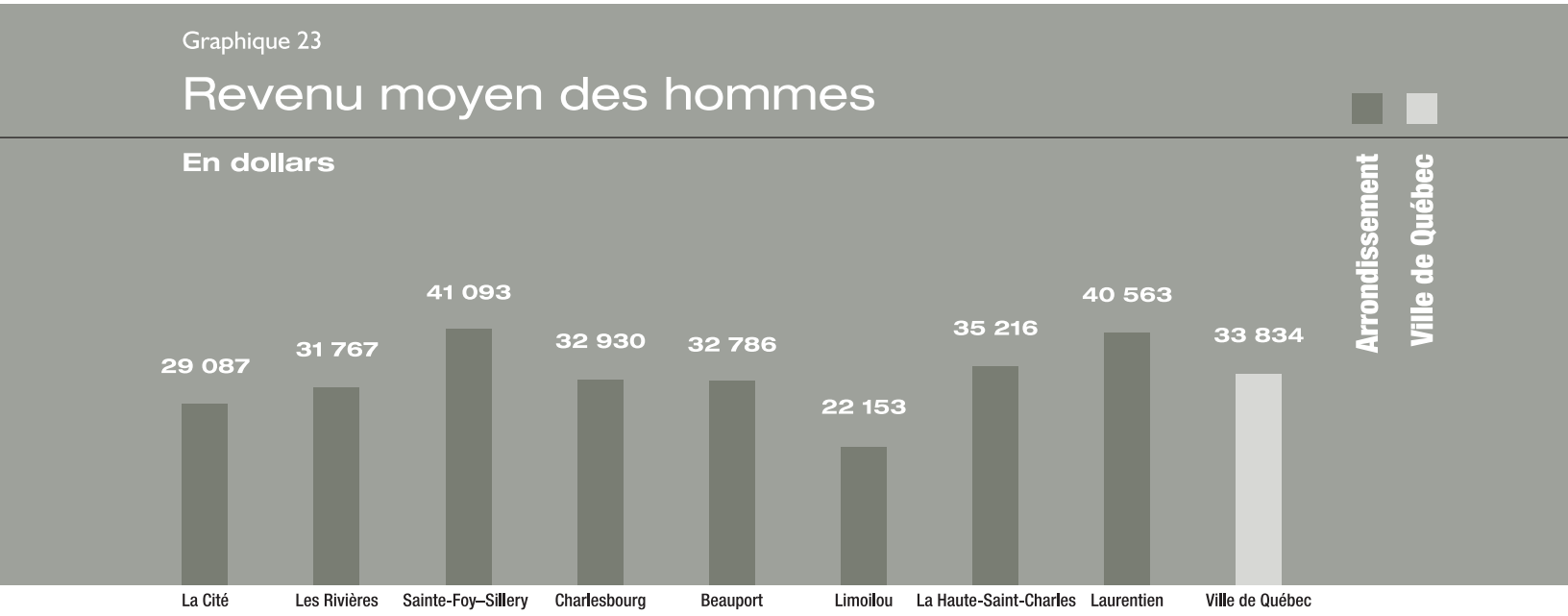
Taux 2001 par aire de diffusion et par arrondissement

En 2001, dans l'ensemble de la ville de Québec, les hommes ont un revenu moyen de 33 800 $ et les femmes, d'un peu moins de 22 300 $. À l'échelle des arrondissements, c'est dans Sainte-Foy–Sillery et Laurentien que le revenu moyen des hommes est le plus élevé : 41 000 $ et 40 560 $ respectivement. À l'inverse, c'est dans Limoilou qu'il est le plus bas : 22 150 $. Les aires de diffusion où le salaire moyen est inférieur à 23 000 $ sont d'ailleurs omniprésentes dans cet arrondissement. Les quartiers Saint-Roch et Saint-Sauveur dans La Cité, l'ancienne municipalité de Vanier dans Les Rivières et la partie sud-ouest de Beauport comptent aussi un grand nombre de ces aires.

1. Statistique Canada, 2002, p. 139.

Graphique 23

Revenu moyen des hommes



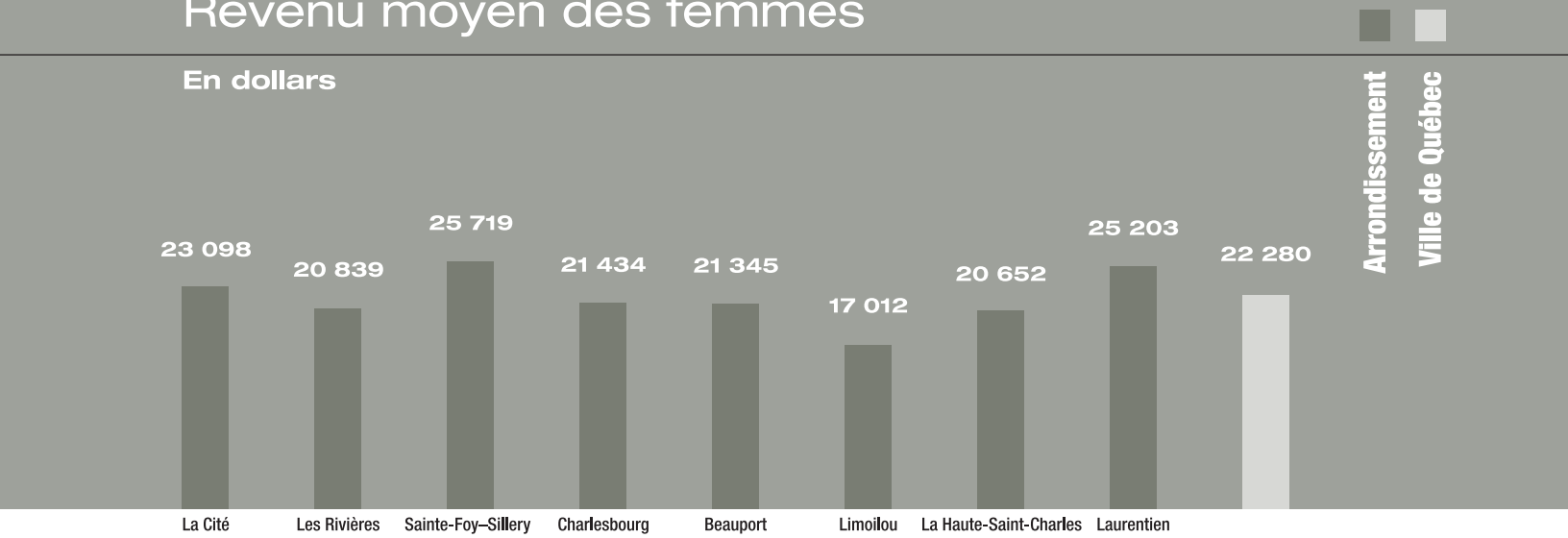
Source : Statistique Canada.

Chez les femmes, le revenu moyen suit les mêmes tendances que chez les hommes. Il est plus élevé dans Sainte-Foy–Sillery et Laurentien : 25 700 $ et 25 200 $ respectivement, et plus bas dans Limoilou, 17 000 $.

L'écart entre les deux sexes est plus important dans Laurentien et La Haute-Saint-Charles, près de 15 000 $, et plus faible dans Limoilou et La Cité, 5 000 $ et 6 000 $ respectivement.

Graphique 24

Revenu moyen des femmes



Source : Statistique Canada.

revenu moyen des ménages

Évolution 1991-1996-2001 par arrondissement

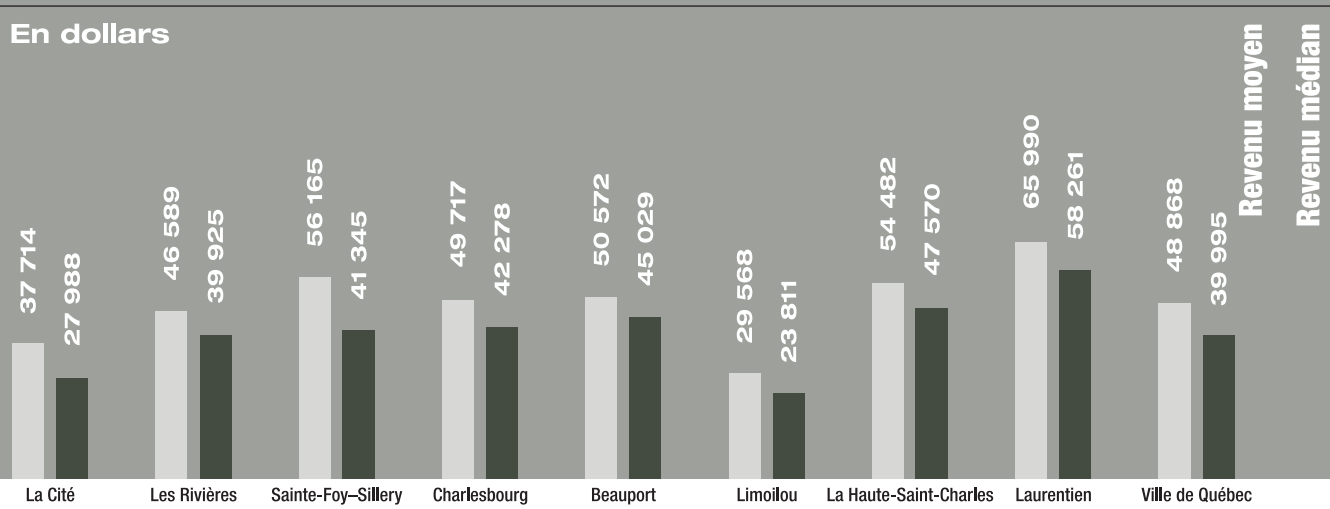
Le revenu moyen des ménages a augmenté de 18 % entre 1991 et 2001, la plus grande partie de cette hausse (14,1 %) s'étant effectuée, comme pour les particuliers, entre 1996 et 2001. Les arrondissements 1, 5, 7 et 8 ont enregistré des hausses de 20 % ou plus, mais Limoilou et Charlesbourg se démarquent par des hausses beaucoup moins élevées : 8 % et 9 % respectivement.

Taux 2001 par aire de diffusion et par arrondissement

Le revenu moyen des ménages est de près de 48 900 $ dans la ville de Québec en 2001. Parmi les arrondissements, Laurentien a le revenu moyen le plus élevé (66 000 $) et Limoilou, le plus bas (29 560 $). Dans Laurentien et dans le Vieux-Québec situé dans La Cité, il semble exister un axe est-ouest longeant le fleuve où le revenu moyen dépasse les 80 000 $ dans plusieurs secteurs.

Graphique 25

Revenus moyen et médian des ménages



Source : Statistique Canada.

HABITATION

Nous considérons l'habitation essentiellement sous l'angle socioéconomique. En premier lieu, nous examinons la part des ménages qui consacrent plus de 30 % de leur revenu au logement et distinguons à ce chapitre les locataires et les propriétaires. Ensuite, nous traitons du loyer brut et des dépenses moyennes liées à la propriété. Pour terminer, nous abordons la valeur moyenne du logement.

logements occupés par des locataires consacrant plus de 30 % de leur revenu à se loger

Évolution 1991-1996-2001 par arrondissement

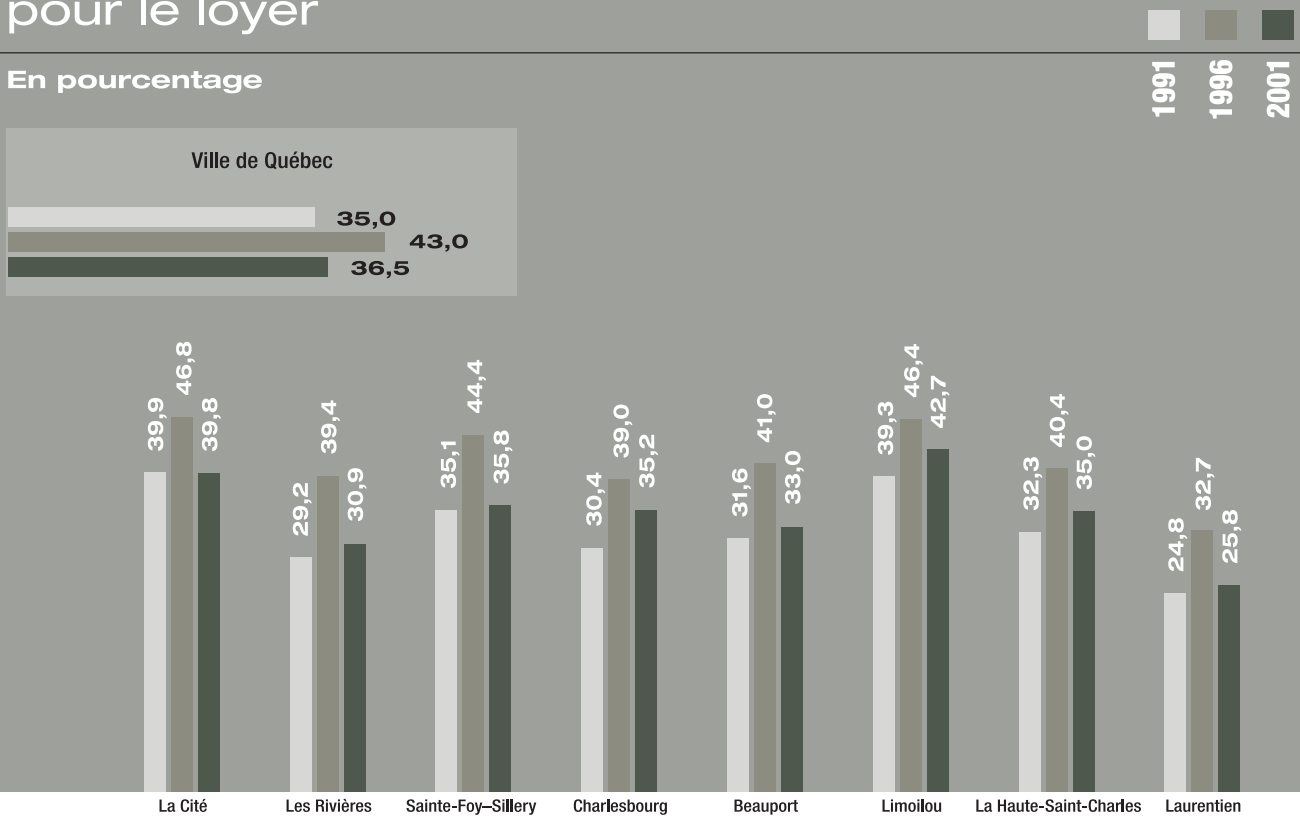
Le nombre de logements occupés par des locataires consacrant plus de 30 % de leur revenu à se loger a augmenté de 14,6 % dans la ville de Québec entre 1991 et 2001. C'est un taux légèrement supérieur à celui de l'augmentation du nombre de ménages (14,3 %) durant la même période. Mentionnons cependant que ce taux a augmenté de 28,5 % entre 1991 et 1996, la ville atteignant alors un total de 45 795 ménages locataires consacrant plus de 30 % de leur revenu au logement. Par rapport à l'ensemble des locataires, la proportion de ces gens est passée de 35 % en 1991 à 36,5 % en 2001.

Dans les arrondissements, cette proportion a augmenté dans les arrondissements 2, 4, 5, 6, 7 et 8 entre 1991 et 2001, les hausses allant de 1 à 4,8 points de pourcentage. La situation dans La Cité et Sainte-Foy–Sillery est demeurée à peu près stable, le premier enregistrant une baisse de 0,1 point et le second, une hausse de 0,7 point. Cependant, dans tous les cas, la proportion de locataires consacrant plus de 30 % de leur revenu au logement a fortement augmenté entre 1991 et 1996 puis est redescendue entre 1996 et 2001.

Graphique 26

Logements occupés par des locataires déboursant plus de 30% de leur revenu pour le loyer

En pourcentage



Source : Statistique Canada.

Taux 2001

Dans la ville de Québec en 2001, on compte 40 800 ménages locataires consacrant plus de 30 % de leur revenu au logement. Parmi les arrondissements, La Cité vient en tête quant au nombre de ces ménages, soit 11 000. Suivent Limoilou et Sainte-Foy–Sillery qui en comptent respectivement 8 700 et 7 700. À l'inverse, La Haute-Saint-Charles et Laurentien comptent tous deux moins de 2 000 de ces ménages. Les aires de diffusion affichent les même tendances : les grandes concentrations de ces ménages se trouvent dans les quartiers Saint-Roch, Saint-Sauveur et Saint-Jean-Baptise de La Cité et dans Limoilou. Quelques secteurs de Sainte-Foy–Sillery et du sud de Charlesbourg comptent plus de 120 ménages locataires consacrant plus de 30 % de leur revenu au logement.

Tableau 24

Logements privés non agricoles hors réserve selon la tenure

	Logements totaux privés non agricoles hors réserve occupés	Logements privés non agricoles hors réserve occupés par le locataire	Loyer brut moyen	Logements privés occupés par le locataire ayant 30 % ou plus du revenu du ménage consacré aux coûts d'habitation	Logements privés non agricoles hors réserve occupés par le propriétaire	Valeur moyenne du logement	Moyenne mensuelle des principales dépenses de propriété	Logements privés occupés par le propriétaire ayant 30 % ou plus du revenu du ménage consacré aux coûts d'habitation
Ville de Québec	227 470	111 945	526 $	40 840	115 530	102 860	727 $	14 590
La Cité	36 555	27 645	533 $	11 010	8 910	107 299	746 $	1 735
Les Rivières	26 010	13 335	534 $	4 120	12 680	92 076	739 $	1 755
Sainte-Foy–Sillery	33 570	17 650	572 $	6 310	15 920	140 194	724 $	1 710
Charlesbourg	30 505	12 545	540 $	4 415	17 960	91 749	658 $	2 120
Beauport	28 485	10 585	486 $	3 495	17 895	91 665	746 $	2 265
Limoilou	24 340	19 585	474 $	8 355	4 760	85 964	718 $	1 080
La Haute-Saint-Charles	17 850	4 390	513 $	1 535	13 460	89 215	720 $	1 550
Laurentien	30 155	6 210	557 $	1 600	23 945	109 823	757 $	2 375

Source : Statistique Canada.

logements occupés par des propriétaires consacrant plus de 30 % de leur revenu à se loger

Évolution 1991-1996-2001 par arrondissement

Le nombre de logements occupés par des propriétaires consacrant plus de 30 % de leur revenu à se loger a augmenté de 7,3 % entre 1991 et 2001 dans la ville de Québec. Ici encore, on note une hausse importante entre 1991 et 1996, suivie d'une baisse durant la période suivante. Par rapport à l'ensemble des propriétaires, le nombre de ces ménages représente 14 % en 1991, 15 % en 1996 et 12,6 % en 2001.

Parmi les arrondissements, c'est La Cité et Sainte-Foy–Sillery qui subissent les hausses les plus fortes : 32,8 % et 22,6 % respectivement. Les arrondissements 2, 4, 5 et 8 en subissent une légère variant entre 1 % et 9 %, tandis que Limoilou et La Haute-Saint-Charles enregistrent une baisse respective de 4 % et 3 %. Entre 1991 et 2001, seuls les arrondissements 1 et 3 ont des hausses de 0,7 point de pourcentage par rapport à l'ensemble des ménages propriétaires. Inversement, la plus forte diminution durant cette période se produit dans La Haute-Saint-Charles. Toutefois, ici encore, dans tous les cas, la proportion de ménages propriétaires consacrant plus de 30 % de leur revenu au logement a fortement augmenté entre 1991 et 1996, puis est redescendue en 2001.

Taux 2001 par aire de diffusion et par arrondissement

On dénombre dans la ville de Québec en 2001 près de 14 600 ménages propriétaires consacrant plus de 30 % de leur revenu au logement. Les arrondissements 4, 5 et 8 se démarquent des autres : ils ont chacun plus de 2 000 de ces ménages. En terme de taux cependant, c'est La Cité et Limoilou qui se démarquent, ayant respectivement 19,5 % et 22,7 % de ménages propriétaires consacrant plus de 30 % de leur revenu au logement. À l'opposé, Laurentien et Sainte-Foy–Sillery ont les taux les plus bas, soit 10 % et 11 % respectivement. À l'échelle des aires de diffusion, les parties les plus périphériques de Laurentien, La Haute-Saint-Charles et Charlesbourg recèlent les plus grandes concentrations de ménages propriétaires consacrant plus de 30 % de leur revenu au logement.

coût mensuel moyen du logement locatif

Évolution 1991-1996-2001 par arrondissement

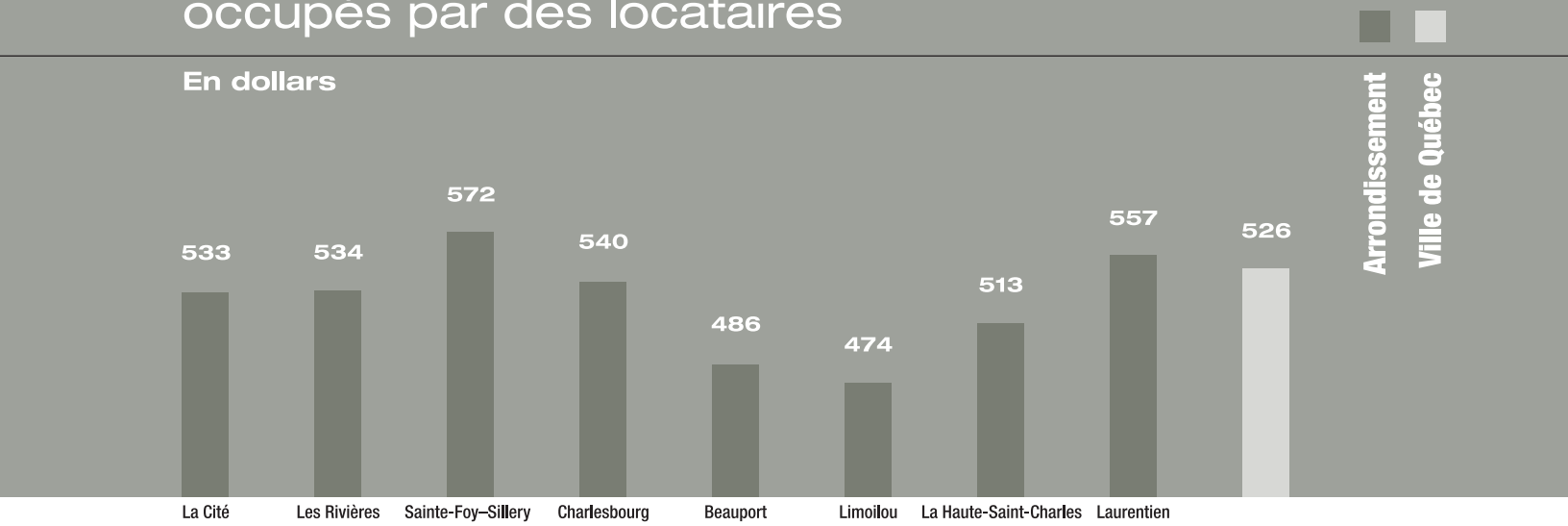
Dans l'ensemble de la ville de Québec, il y a eu une hausse de 10,3 % du coût mensuel moyen du logement locatif entre 1991 et 2001, la plus grande partie de cette augmentation étant survenue entre 1991 et 1996. Dans l'ordre, Laurentien, Les Rivières et La Cité ont tous subi des hausses substantielles variant entre 13 et 16 %. À l'inverse, les augmentations n'ont été respectivement que de 4 % et 5 % dans Beauport et Limoilou, ce qui représente des hausses de 20 et 25 $.

Coût mensuel moyen du logement locatif en 2001

En 2001, le logement locatif coûte en moyenne 526 $ dans la ville de Québec. À l'échelle des arrondissements, c'est dans Sainte-Foy–Sillery et Laurentien qu'il est le plus cher, soit des moyennes respectives de 572 et 557 $. À l'inverse, c'est dans Limoilou et Beauport qu'il est le moins cher : inférieur à 500 $ dans les deux cas.

Graphique 27

Loyer brut moyen des logements privés occupés par des locataires



Source : Statistique Canada.

moyenne des dépenses liées à la propriété

Évolution 1991-1996-2001 par arrondissement

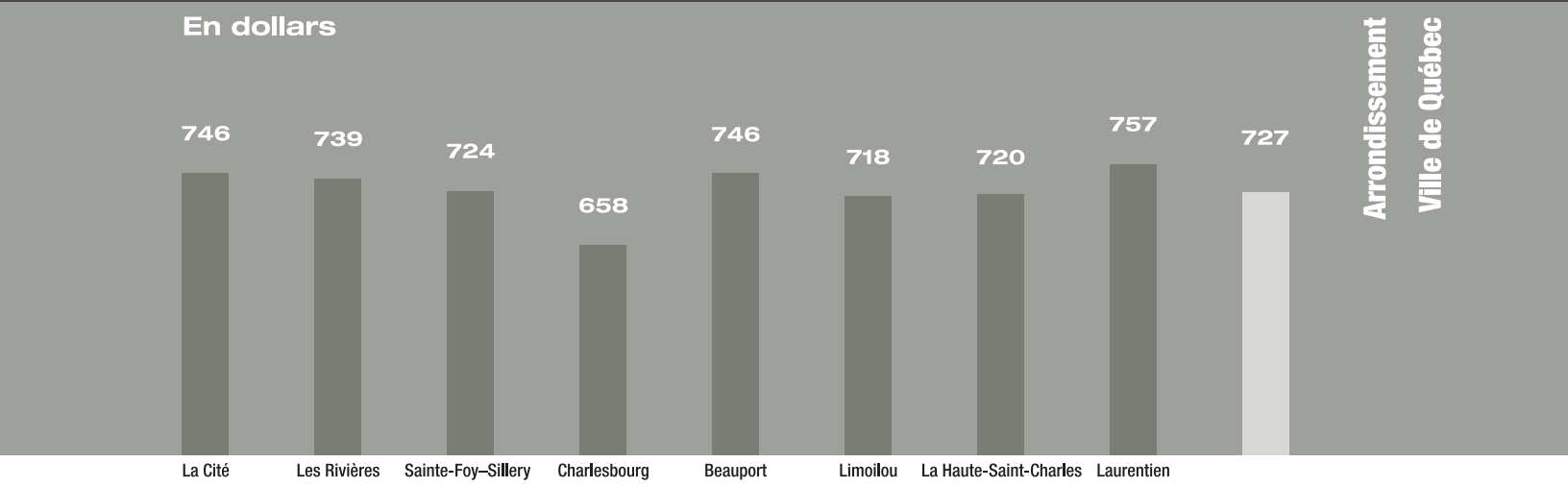
La moyenne des dépenses liées à la propriété a augmenté de 5 % dans l'ensemble de la ville de Québec entre 1991 et 2001. La totalité de cette hausse s'est produite entre 1991 et 1996. Une légère baisse de 0,3 % a marqué la période suivante grâce surtout aux baisses de 1,7 % à 3 % survenues dans les arrondissements 2, 5, 6, 7 et 8. Les augmentations les plus fortes ont eu lieu dans Sainte-Foy–Sillery et Limoilou où elles ont atteint respectivement 10 % et 12 %.

Moyenne des dépenses en 2001

Dans la ville de Québec, les propriétaires dépensent en moyenne 727 $ par mois pour se loger en 2001. Parmi les arrondissements, Laurentien vient en tête à ce chapitre : 757 $. Il est suivi de près par La Cité et Beauport où la moyenne est de 746 $ dans les deux cas. À l'opposé, Charlesbourg a la moyenne la plus basse, soit 658 $.

Graphique 28

Moyenne mensuelle des dépenses de propriété



Source : Statistique Canada.

valeur des logements en 2001

Évolution 1991-1996-2001 par arrondissement

La valeur des logements a crû de 2,8 % dans la ville de Québec entre 1991 et 2001, la plus grande partie de cette hausse (2,1 %) étant survenue entre 1991 et 1996. Les arrondissements 1, 6, 7 et 8 ont enregistré des hausses variant entre 4,8 % et 6,7 %, tandis que les arrondissements 2, 3 et 4 sont demeurés stables.

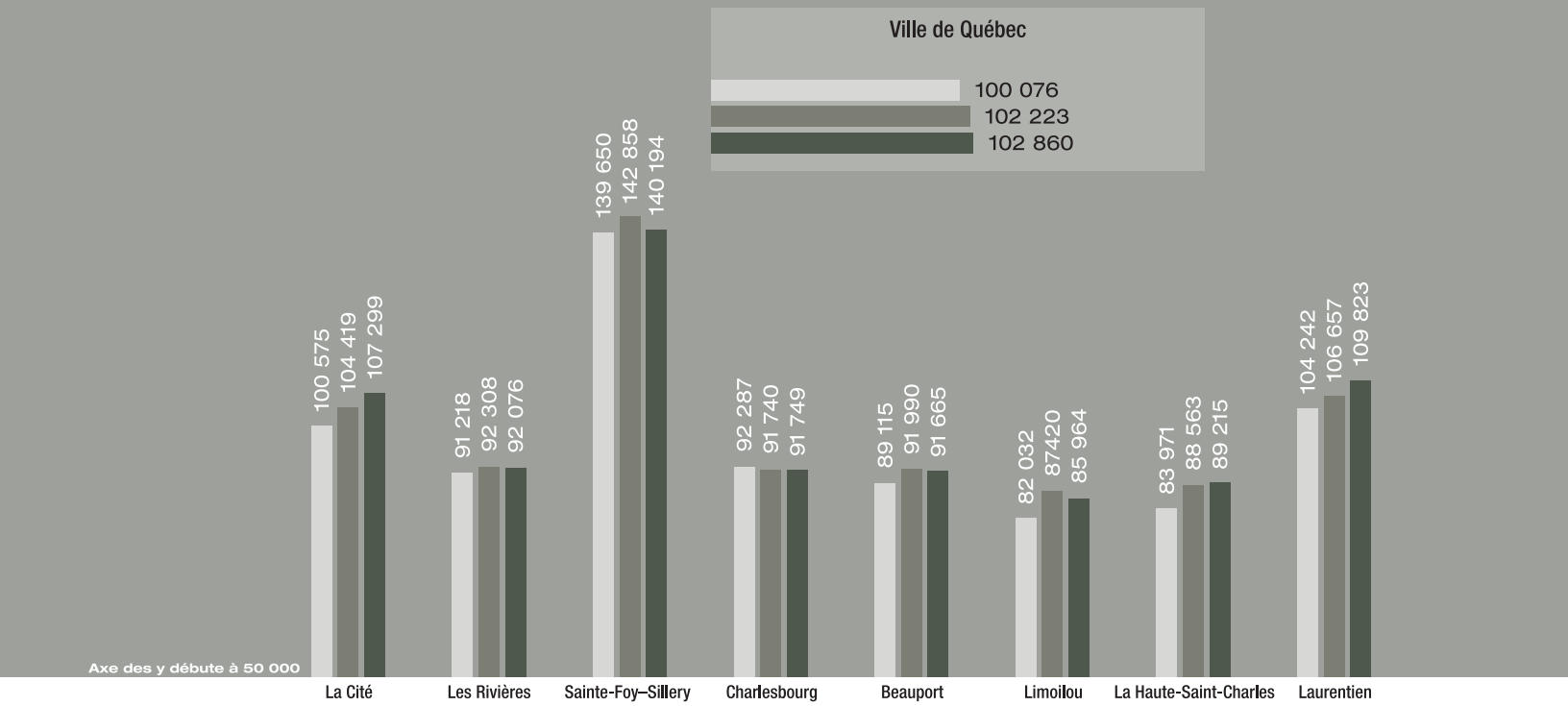
Valeur en 2001

En 2001, la valeur moyenne d'un logement dans l'ensemble de la ville de Québec est de 102 800 $. Sainte-Foy–Sillery se démarque des autres arrondissements par une valeur beaucoup plus élevée, soit 140 200 $. À l'inverse, Limoilou et La Haute-Saint-Charles ont une moyenne inférieure à 90 000 $.

Graphique 29

Valeur moyenne des logements

En dollars



Source : Statistique Canada.

MOBILITÉ QUOTIDIENNE SELON L'ÂGE ET LE SEXE

Les données sur la mobilité quotidienne proviennent exclusivement des enquêtes OD réalisées en 1991, 1996 et 2001 par le RTC et le MTQ. Nous traitons d'abord de l'évolution des déplacements, en nous attardant plus en détail sur les déplacements des personnes de 65 ans et plus. Le mode de déplacement selon l'âge et le sexe vient ensuite, mais uniquement pour l'année 2001. Dans un dernier point, nous étudions les principales destinations. Il est important de mentionner que les déplacements faisant l'objet des deux premiers points sont considérés du point de vue du domicile, tandis que ceux étudiés dans le dernier ont trait, bien sûr, au lieu de destination.

évolution de la mobilité selon l'âge et le sexe

Avant de procéder aux diverses comparaisons entre les résultats respectifs des trois années sur lesquelles les enquêtes ont porté, il faut mentionner que ces enquêtes se sont raffinées d'une année à l'autre, ce qui a pu gonfler légèrement le nombre de déplacements effectués en 1996 par rapport à ceux effectués en 1991, ainsi que le nombre de déplacements faits en 2001 par rapport à ceux faits en 1996. Par exemple, en 1991, le fait de s'arrêter chez le dépanneur acheter du pain avant de rentrer à la maison après le travail ne comptait que pour un déplacement. En 2001, comme on tient compte des déplacements dits intermédiaires, l'exemple précédent compte désormais pour deux déplacements.

Un constat général s'impose à première vue pour les trois années : les hommes se déplacent en général plus que les femmes. Cet écart s'amenuise cependant entre 1991 et 2001. En 1991, les hommes font 2,35 déplacements par jour et les femmes, 2,08. En 2001, ces chiffres passent respectivement à 2,68 et 2,47. L'écart est donc de 13 % en 1991 et de 8,4 % en 2001. L'augmentation du nombre moyen de déplacements des femmes se fait surtout sentir dans le groupe d'âge des 25 à 44 ans, où le nombre de déplacements devient supérieur de 0,14 % à celui des hommes. Une autre différence se situe au plan du nombre de déplacements selon l'âge. En 1991, le groupe d'âge dominant tant chez les hommes que chez les femmes est celui des 15 à 24 ans : les hommes de ce groupe font 2,63 déplacements quotidiens et

© Paul Dionne

les femmes, 2,71. En 2001, c'est plutôt le groupe des 25 à 44 ans qui fait le plus de déplacements, soit une moyenne de 2,89 pour les hommes et 3,03 pour les femmes. Enfin, les personnes âgées de 65 ans et plus, qui seront abordées plus en profondeur ci-après, demeurent le groupe d'âge faisant le moins de déplacements par jour, malgré une augmentation considérable entre 1991 et 2001.

évolution de la mobilité selon l'âge et le sexe chez les personnes âgées de 65 ans et plus

Une première question se pose au sujet de l'évolution des déplacements des personnes âgées de 65 ans est plus : cette évolution est-elle différente de celle de l'ensemble de la population ? On constate d'abord pour les trois années que les hommes se déplacent en général plus que les femmes. En 1991, les hommes et les femmes âgés de 65 ans et plus font une moyenne respective de 1,39 et 1,12 déplacement par jour, ce qui représente 59 % et 54 % de la moyenne des déplacements quotidiens effectués par l'ensemble de la population. En 1996, le nombre de déplacements moyen par jour passe à 1,98 chez les hommes et à 1,45 chez les femmes. Les personnes âgées sont déjà plus mobiles en 1996 qu'elles ne l'étaient en 1991, et la moyenne des déplacements des hommes et des femmes de cet âge équivaut alors respectivement à 76 % et 62 % de celle de l'ensemble de la population. En 2001, le nombre de déplacements par jour augmente quelque peu chez les femmes (une moyenne de 1,49), mais beaucoup plus chez les hommes (une moyenne de 2,43). À cette date, la moyenne des déplacements des femmes de 65 ans et plus équivaut à 60 % de celle de l'ensemble de la population, tandis que la moyenne des déplacements des hommes équivaut à plus de 90 %. L'écart entre les hommes et les femmes s'accroît donc en faveur des premiers.

modes de transport utilisés selon l'âge et le sexe en 2001

Effectifs en 2001 dans la ville de Québec

Le nombre de déplacements varie beaucoup en fonction du mode de transport utilisé, surtout si on tient compte des variables de l'âge et du sexe. En 2001, ce sont les déplacements en voiture qui prédominent dans l'ensemble de la population de la ville de Québec. On dénombre un total de 753 000 déplacements faits au volant d'une voiture durant une journée typique en semaine. Ainsi, chaque personne fait donc en moyenne près de 1,5 déplacement quotidien de cette façon. La plus grande partie de ces déplacements sont effectués par les gens âgés entre 25 et 64 ans, les hommes utilisant plus souvent la voiture (1,71 déplacement par jour) que les femmes (1,28 déplacement par jour). Cette tendance est plus manifeste chez les gens de 65 ans et plus dont le nombre de déplacements moyen par jour effectués par les hommes est presque quatre fois plus élevé que celui des femmes (1,96 contre 0,59).

En ce qui a trait au transport en commun, les femmes en sont les plus grandes utilisatrices : elles font quotidiennement 65 700 déplacements par ce mode de transport, tandis que

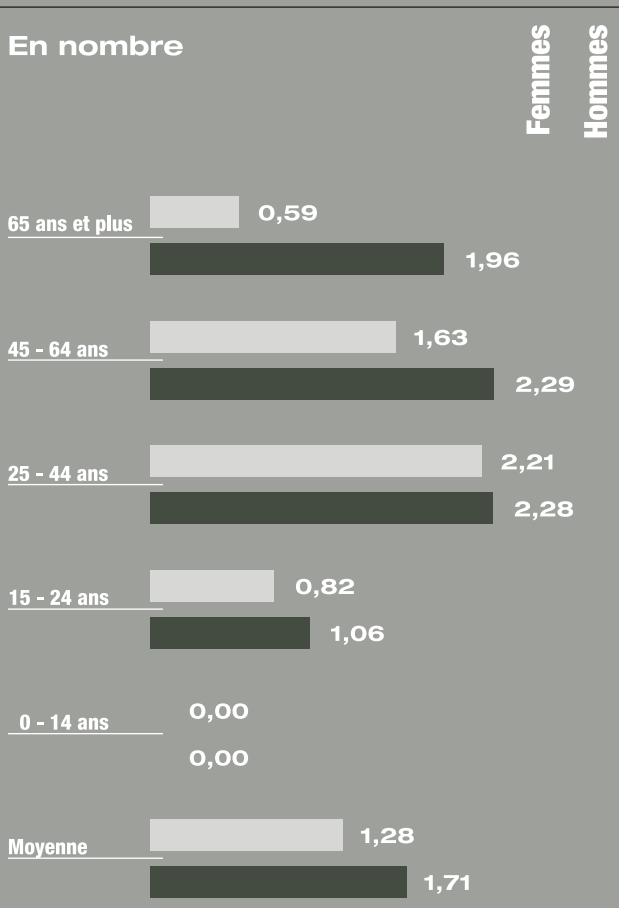
les hommes en font 48 600. Toutefois, c'est le groupe des 15 à 24 ans qui l'utilisent le plus, et leurs déplacements comptent pour plus de la moitié de tous les déplacements faits par ce mode de transport. Dans ce groupe d'utilisateurs du transport en commun, les femmes sont en forte majorité, probablement, du moins en partie, du fait qu'elles sont beaucoup moins nombreuses que les hommes à disposer d'un véhicule motorisé. Les personnes âgées de plus de 65 ans utilisent peu le transport en commun à Québec, n'effectuant en tout que 8 000 déplacements quotidiens par ce moyen.

Les déplacements à vélo sont en moins grand nombre, soit 11 800 déplacements utilitaires quotidiens dans l'ensemble de la ville de Québec. Au total, les hommes font près de quatre fois plus de déplacements à vélo (9 000) que les femmes (2 770). Les hommes âgés entre 15 et 24 ans sont les plus grands utilisateurs de ce mode de transport : presque un déplacement à vélo sur 10 est fait par les hommes appartenant à ce groupe d'âge. À l'inverse, les femmes de plus de 44 ans sont très peu nombreuses à utiliser le vélo à des fins utilitaires.

La marche est aussi considérée comme un mode de transport. D'après les enquêtes OD, il y a quotidiennement 160 000 déplacements effectués à pied dans la ville de Québec. Ce mode de déplacement est plus populaire chez les moins de 15 ans que dans tout autre groupe d'âge : ils font à eux seuls plus du tiers des déplacements à pied. Inversement, le nombre de déplacements quotidiens effectués à pied diminue considérablement chez les personnes de 25 ans et plus : la moyenne est inférieure à 0,25 déplacement par personne.

Graphique 30

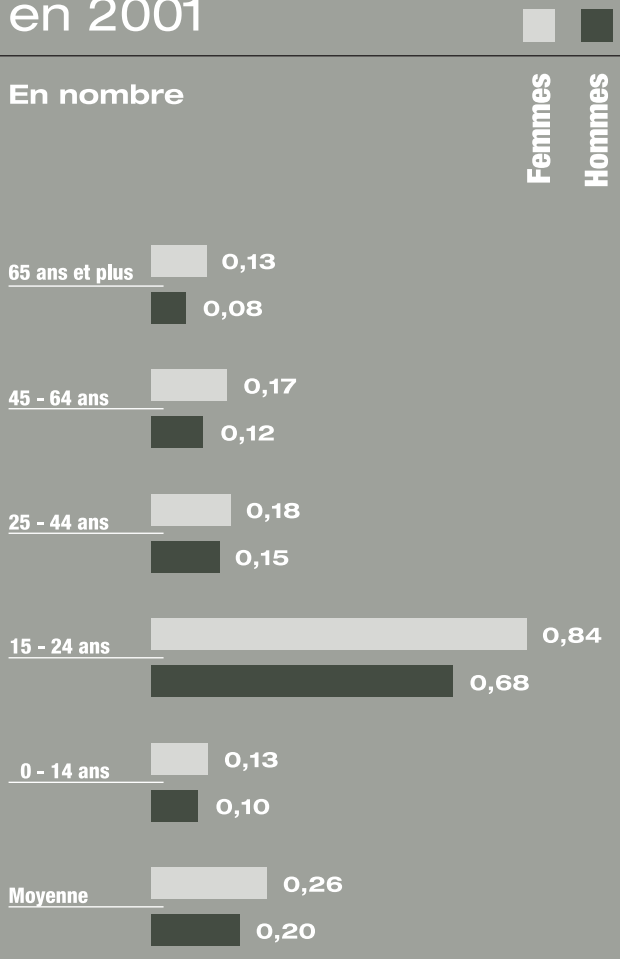
Déplacement en voiture (conducteur seulement) en 2001



Les résultats représentent le nombre de déplacements journaliers moyens sur le territoire de la ville de Québec en 2001.
Source : Enquête OD, 2001.

Graphique 31

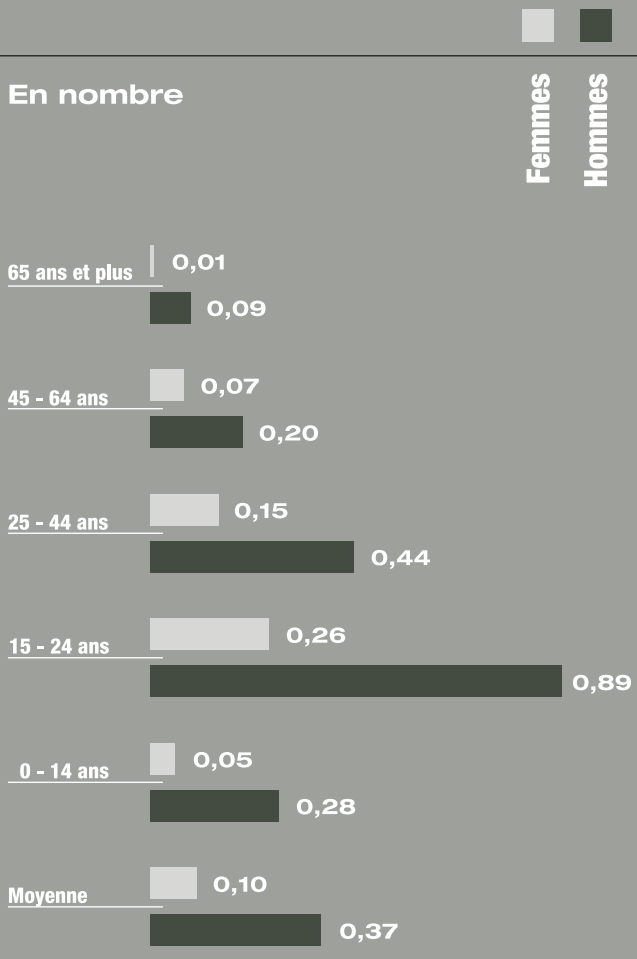
Déplacement en transport en commun en 2001



Les résultats représentent le nombre de déplacements journaliers moyens sur le territoire de la ville de Québec en 2001.
Source : Enquête OD, 2001.

Graphique 32

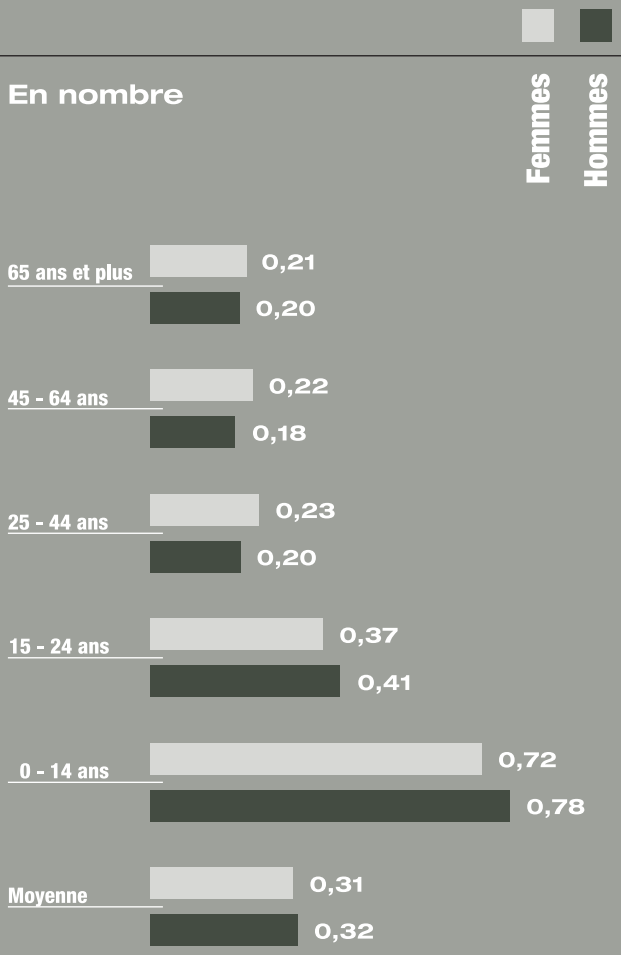
Déplacement en vélo en 2001



Les résultats représentent le nombre de déplacements journaliers moyens sur le territoire de la ville de Québec en 2001.
Source : Enquête OD, 2001.

Graphique 33

Déplacement à pieds en 2001



Les résultats représentent le nombre de déplacements journaliers moyens sur le territoire de la ville de Québec en 2001.
Source : Enquête OD, 2001.

Effectifs en 2001 par secteur de recensement

Les plus grandes concentrations de déplacements faits en automobile, en ne prenant en compte que les conducteurs, se situent surtout dans les arrondissements les plus périphériques, soit les arrondissements 8, 7, 2, 4 et 5. Limoilou et La Cité comptent une majorité de secteurs de recensement où l'on trouve une proportion plus faible qu'ailleurs (inférieure à 45 %) de personnes utilisant la voiture pour se déplacer.

Les secteurs de recensement qui comptent pour plus de 15 % de l'utilisation du transport en commun se situent essentiellement dans La Cité et Limoilou. Dans les arrondissements adjacents aux quartiers centraux, c'est-à-dire Sainte-Foy–Sillery, Charlesbourg et Beauport, il semble possible de distinguer les lignes 800 et 801, car la majeure partie des secteurs ayant entre 7 % et 15 % de l'utilisation du transport en commun se trouvent dans cet axe. À l'inverse, les secteurs ayant moins de 4 % des déplacements faits en autobus sont situés en périphérie, c'est-à-dire dans les arrondissements Laurentien, La Haute-Saint-Charles et Charlesbourg.

Les concentrations de déplacements à vélo se trouvent en grande partie dans les secteurs de recensement de Sainte-Foy–Sillery, La Cité et Limoilou. En effet, presque tous les secteurs de ces arrondissements ont des taux de déplacements utilitaires à vélo supérieurs à 1 %. De plus, les anciens noyaux villageois semblent favoriser ce mode de transport, car Loretteville dans La Haute-Saint-Charles, Vanier dans Les Rivières et le Trait-Carré de Charlesbourg ont aussi des taux d'utilisation de la bicyclette supérieurs à 1 %. À l'opposé, les secteurs périphériques des arrondissements 8, 7 et 5 enregistrent des taux moins élevés.

Comme pour les déplacements à vélo, il se fait un plus grand nombre de déplacements à pied dans les arrondissements 1, 3 et 6 que dans les autres. Plusieurs secteurs de ces arrondissements enregistrent en effet des taux de déplacements à pied supérieurs à 25 %. Cependant, dans Sainte-Foy–Sillery, les plus grandes concentrations de ces déplacements se font à proximité des cégeps et de l'Université Laval. Loretteville, qui fait partie de l'arrondissement 3, se démarque aussi par des taux de déplacements à pied dépassant 15 %. Du fait qu'on y trouve de nombreuses habitations pavillonnaires, les parties les plus périphériques des arrondissements 8, 7, 2, 4 et 5 comptent le plus grand nombre de secteurs où il y a moins de 5 % d'utilisation de ce mode de déplacement.

destinations principales en 2001 par aire de diffusion

Les destinations ont été recensées à partir des aires de diffusion de la ville de Québec, en excluant les retours chez soi. L'Université Laval est le secteur comptant le plus grand nombre de destinations, soit plus de 20 000 par jour. Les grands centres commerciaux (Place Laurier, les Galeries de la Capitale et Place Fleur-de-Lys) et les établissements scolaires (les cégeps de Sainte-Foy et de Limoilou, l'école secondaire La Rochebelle, etc.) sont aussi au nombre des destinations ponctuelles importantes. La colline parlementaire et le Vieux-Québec se démarquent par une densité importante de petites concentrations. Celles-ci se trouvent surtout le long des principaux axes qui structurent le tissu urbain de Québec, aspect de la forme urbaine de la ville qui devrait être pris en compte de façon prioritaire dans le processus d'aménagement urbain.

FUTURS POSSIBLES

Cette deuxième partie présente une analyse des enjeux d'aménagement et de développement de la ville de Québec qui découlent des tendances récentes décrites dans la première partie et des prévisions démographiques effectuées par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ). Le titre de cette seconde partie, « Futurs possibles », peut paraître ambitieux, compte tenu des difficultés inhérentes à tout exercice qui porte sur ce qui « pourrait » se produire au cours des deux prochaines décennies. Cette difficulté est d'abord perceptible dans le fait que deux approches assez diamétralement opposées peuvent être adoptées lorsqu'il s'agit de réfléchir à l'avenir des sociétés ou des villes.

Une première approche tente de « prévoir l'avenir ». Elle examine les tendances passées et les projette dans l'avenir. Cette approche fonctionne généralement bien à court terme ou à des niveaux d'agrégation élevés. Par exemple, les modèles économétriques utilisés pour prévoir le taux de croissance des économies nationales sur quelques mois aident beaucoup les États à définir leur politique macroéconomique. Cette approche est moins efficace quand l'horizon prévisionnel est éloigné ou l'entité pour laquelle les prévisions sont faites est petite et, par conséquent, susceptible d'être très touchée par des événements particuliers. Souvent fondées sur la modélisation de données quantitatives, elle peut difficilement prévoir les transformations structurelles.

Une deuxième approche relève de la prospective. Elle est volontariste. Elle consiste à construire une image du futur et à tenter ensuite de poser les gestes capables de faire en sorte que cette image se réalise. Cette approche, au développement de laquelle des auteurs et des institutions françaises (la DATAR par exemple) ont beaucoup contribué, est plus qualitative. Elle fait appel à la méthode des scénarios. Elle ne rejette pas la prévision. Pour le prospectiviste, celle-ci constitue un scénario parmi d'autres, le scénario tendanciel. À côté de celui-ci, on élabore d'autres scénarios dont, bien sûr, le scénario préféré.

Les pages qui suivent s'inspirent d'une démarche prospectiviste plutôt que prévisionniste. Il est cependant exclu de procéder à la construction de scénarios, car celle-ci doit être le fruit d'un large travail collectif. Nous recourrons, tout au plus, à certaines notions de la prospective, surtout les notions de « tendances générales » et de « faits porteurs d'avenir ». Nous procéderons aussi à la détermination d'objectifs sociétaux qui doivent être poursuivis dans l'hypothèse où Québec s'inscrirait dans une trajectoire de « développement durable », hypothèse que nous faisons nôtre.

Déterminons immédiatement ces objectifs sociétaux qui relèvent de la philosophie du développement durable. Ils sont au nombre de trois et font un large consensus quant au bien fondé de chacun. Il y a cependant divergence et débat quant à l'importance à accorder à chacun. La principale innovation du Rapport Bruntland a été de faire valoir « le respect de l'environnement » comme objectif sociétal tout aussi important que « l'équité sociale » et « l'efficacité économique ». Ces deux derniers sous-tendaient déjà, avant le Rapport Bruntland, la philosophie sociopolitique d'un grand nombre de pays dans le monde, du moins au niveau des intentions. Le type de développement socioéconomique, souvent mené au nom de l'efficacité et de l'équité, qui a caractérisé les pays occidentaux dans la deuxième moitié du vingtième siècle, a permis un accès plus large à la richesse matérielle, en provoquant cependant une dégradation environnementale qui compromet à plus long terme la poursuite même de l'efficacité et de l'équité.

Comment actualiser ces idées abstraites dans le contexte d'une ville et de sa population ? Pour y arriver, il nous faut recourir à des indicateurs urbains capables de traduire plus concrètement les notions de qualité environnementale, d'équité sociale et d'efficacité économique. Considérons, par exemple, la question des transports urbains. Un indicateur d'efficacité pourrait être le temps de déplacement moyen. Plus celui-ci est court, plus les agents socioéconomiques peuvent être rapidement en contact. Un indicateur d'équité pourrait être le niveau d'accessibilité aux ressources urbaines des populations occupant les diverses parties du territoire de la ville. Un indicateur de qualité environnementale pourrait être le niveau moyen d'émission de gaz à effet de serre (GES) par km parcouru par les résidants. Ces trois indicateurs ne sont pas faciles à mesurer et, de plus, ils sont influencés par de multiples facteurs liés, entre autres, aux modes de transport et à l'organisation des activités sur le territoire. Ils peuvent cependant servir à mesurer la performance d'une ville au plan des trois dimensions du développement durable. Des simulations des liens entre l'utilisation du sol et les transports permettraient aussi d'évaluer les effets possibles d'un indicateur sur les autres, par exemple : de combien une réduction de une minute des temps de parcours moyens, associée à la décentralisation des activités, augmente-t-elle les émissions de GES, qui sont en moyenne de 200 à 300 grammes par km parcouru en voiture ?

Dans les pages qui suivent, il ne nous sera pas possible de développer des indicateurs permettant de soutenir une véritable prospective urbaine, c'est-à-dire une démarche qui répondrait à des questions du type de celle qui vient d'être posée. Nous nous limiterons plutôt à une analyse des effets de l'évolution récente et prévue de la population de Québec sur la durabilité de son développement.

PRÉVISIONS DÉMOGRAPHIQUES

les prévisions de l'ISQ

L'ISQ a produit une projection de la population de Québec et de chacun de ses arrondissements par période quinquennale de 2001 à 2021. Comme l'indique cet institut à la toute fin de son rapport méthodologique (Létourneau, 2003, p. 6) :

« L'évolution projetée est un prolongement des tendances démographiques récemment observées, et ce, quel que soit le niveau géographique. Les populations présentées pour les arrondissements de Québec indiquent donc ce qui se passera si la tendance passée se maintient ».

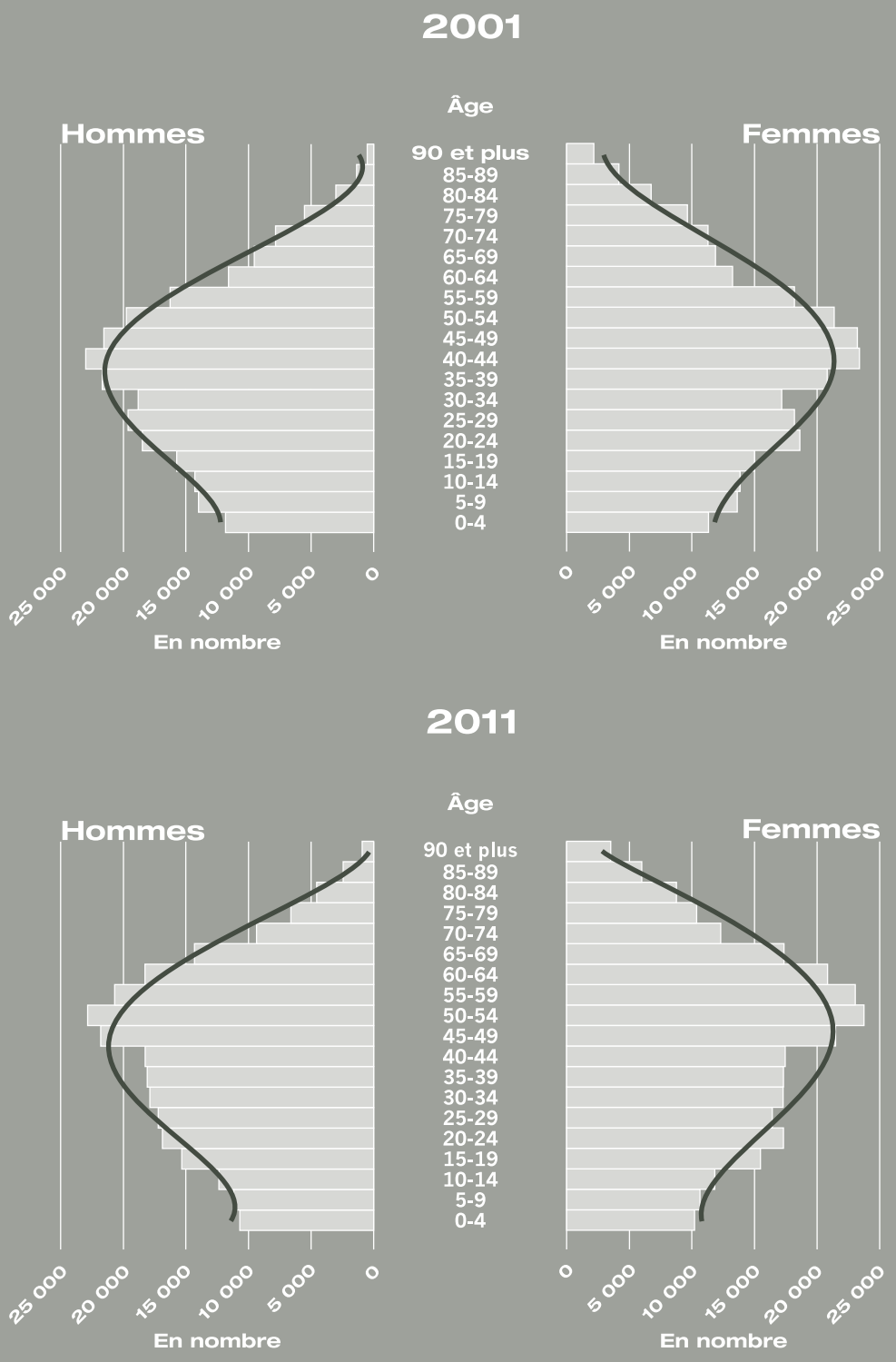
Cela constitue sans doute l'hypothèse la plus plausible sur laquelle baser des projections de population, même s'il est à peu près certain que les tendances observées entre 1991 et 2001 en ce qui concerne le taux de fécondité et, surtout, les mouvements géographiques de la population, ne se maintiendront pas jusqu'en 2021. C'est l'hypothèse la plus raisonnable, car qui pourrait dire comment évolueront la fécondité et les migrations locales, interrégionales, interprovinciales et internationales d'ici 20 ans ?

Selon l'ISQ, la population de la ville de Québec n'augmenterait que de 22 609 personnes entre 2001 et 2021. Nous serions donc en régime de croissance démographique extrêmement lente, soit un peu plus de 1 000 nouveaux habitants par année en moyenne. Si, ensuite, ces nouveaux habitants sont considérés au niveau des huit arrondissements, on constate que les gains ou les pertes locales seront très faibles, même si la projection sur 20 ans des tendances issues de la décennie 1991-2001 peut parfois avoir comme effet d'amplifier certains phénomènes particuliers à la décennie 1990 et de laisser croire à des tendances générales alors qu'il ne pourrait s'agir que d'effets conjoncturels.

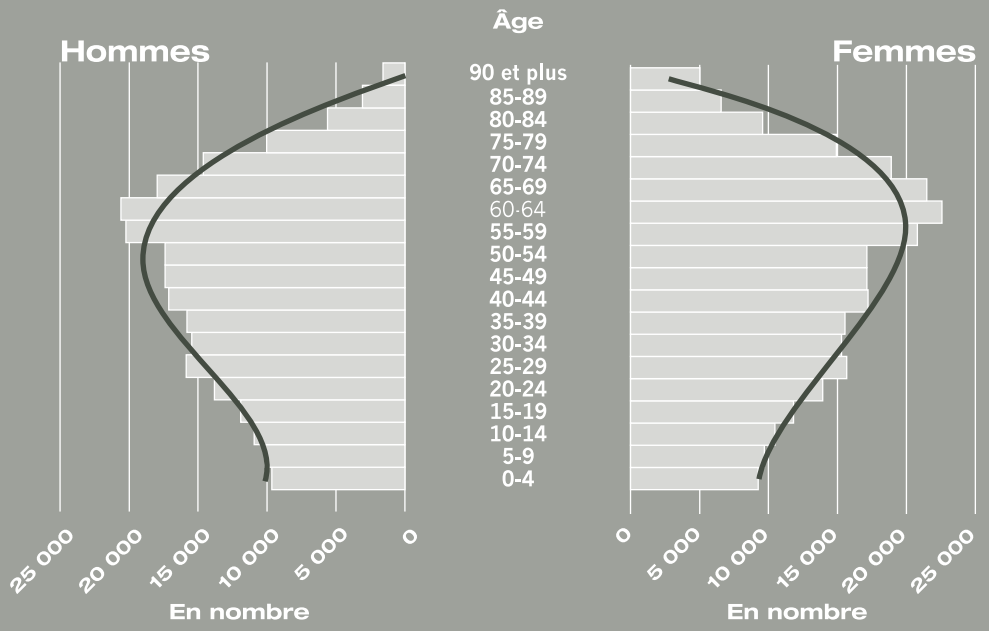
Les projections du nombre de ménages donnent des chiffres plus substantiels, mais face auxquels il faut être très prudent en raison de la façon dont ils ont été obtenus. Entre 2001 et 2021, selon la projection de l'ISQ, 42 439 nouveaux ménages viendraient s'ajouter aux 232 954 que comptait la ville en 2001. Que le nombre de ménages augmente 2 fois plus que le nombre de personnes tient, bien sûr, au fait que la taille moyenne des ménages, déjà petite en 2001, devrait continuer à diminuer, mais jusqu'où ? Selon l'ISQ, il y aurait 1,97 personne par ménage à Québec en 2021, alors qu'en 2001 ce nombre était de 2,25. Il faut savoir que ce chiffre dépend des choix faits pour modéliser les tendances. En effet, dans son modèle de projection démographique, l'ISQ utilise des taux de soutien de ménage ventilés selon l'âge et le sexe pour l'année de départ (1996) pour projeter le nombre futur de ménages. Il calcule la valeur de ces taux dans le futur selon une tendance de référence qui semble être, ici, l'évolution entre 1991 et 1996 (CCNQ et MAMM, 2003, p. 111). Or, entre 1991 et 1996, la taille moyenne des ménages à Québec est passée de 2,46 personnes à 2,34, soit une diminution de 4,9 %, alors qu'entre 1996 et 2001, elle est passée de 2,34 à 2,25, soit une diminution de 3,8 %. Peut-on en déduire que si la période de 1996 à 2001 avait été retenue comme période de référence, le nombre futur de personnes par ménage aurait diminué moins rapidement, ce qui donnerait un nombre moindre de nouveaux ménages entre 2001 et 2021 ?

Graphique 34

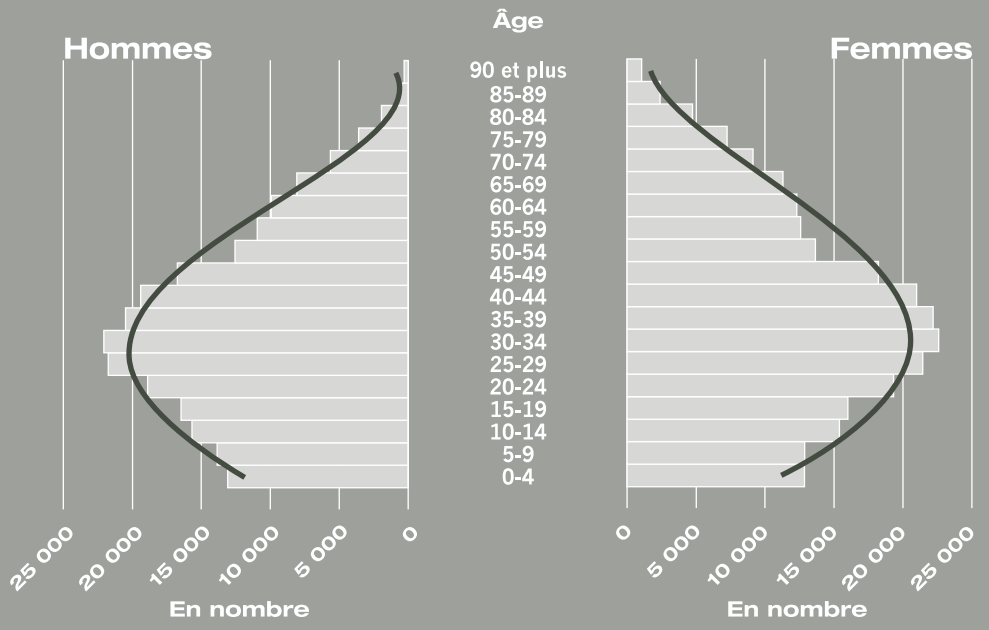
Projections démographiques de la ville de Québec



2021


Âge
Hommes
Femmes
90 et plus
85-89
80-84
75-79
70-74
65-69
60-64
55-59
50-54
45-49
40-44
35-39
30-34
25-29
20-24
15-19
10-14
5-9
0-4
25 000
20 000
15 000
10 000
5 000
0
0
5 000
10 000
15 000
20 000
25 000
En nombre
En nombre

1991


Âge
Hommes
Femmes
90 et plus
85-89
80-84
75-79
70-74
65-69
60-64
55-59
50-54
45-49
40-44
35-39
30-34
25-29
20-24
15-19
10-14
5-9
0-4
25 000
20 000
15 000
10 000
5 000
0
0
5 000
10 000
15 000
20 000
25 000
En nombre
En nombre

du bon usage des prévisions démographiques

Les prévisions démographiques effectuées dans le passé nous incitent à être très prudent quant à la place que nous accordons aux résultats de ces exercices dans le processus global de réflexion sur l'avenir. En ce qui concerne la Région métropolitaine de recensement de Québec, Bourne et al[1]. ont relevé, il y bientôt 30 ans, les nombreuses projections à l'horizon 2001 faites à l'époque par divers

organismes. Sur les 12 projections relevées, 10 surestiment la population observée en 2001 qui est de 684 000 personnes. Six d'entre elles prévoyaient une population de plus de 800 000 personnes, dont une qui frôlait 1,2 million. Cette forte tendance à la surestimation, qui caractérisait les projections du tournant des années 1970, a été largement critiquée par la suite, car elle a contribué à laisser croire que nous aurions besoin d'infrastructures considérables, les autoroutes en étant le meilleur exemple. Par la suite, et peut-être en réaction, les prévisionnistes ont eu plutôt tendance à sous-estimer les populations futures ou à produire des fourchettes très larges, ce qui a l'avantage de bien faire ressortir le fait que les résultats d'une projection sont entièrement contenus dans les hypothèses de départ. Ainsi, un des meilleurs analystes de la démographie québécoise (Mathews, 1984, p. 151) retenait, il y a presque 20 ans, une projection de Statistique Canada à l'époque accordant 6 935 200 personnes au Québec pour l'an 2001, alors que la population observée lors du recensement cette année-là a été plutôt de 7 236 479 selon Statistique Canada ou de 7 417 232 selon l'ISQ. Cet écart entre les chiffres produits par les deux organismes montre à quel point le dénombrement de la population, qui peut paraître une opération assez simple, est en fait un exercice d'estimation entaché d'erreurs possibles considérables, ce diagnostique s'appliquant à fortiori aux projections de population.

Quel horizon ?

Vingt ans, c'est nettement le long terme. Il s'agit d'une période assez longue pour que des faits porteurs d'avenir s'enracinent et modifient des tendances générales, par exemple, le rééquilibrage des responsabilités familiales et professionnelles au sein des couples de sexes différents, abordé plus bas dans la section sur la féminisation de la main-d'œuvre.

L'effet de la taille des unités spatiales

Les phénomènes migratoires constituent la principale source de difficulté lorsqu'il s'agit d'établir des projections pour les agglomérations urbaines et, à fortiori, pour des composantes d'une agglomération. Toutes choses égales d'ailleurs, la variabilité migratoire est en relation inverse avec la taille des unités spatiales considérées. En effet, il est bien connu que les fréquences migratoires diminuent avec la distance selon une fonction exponentielle négative. En d'autres termes, il y a beaucoup de changements de résidence qui se font sur de courtes distances et relativement peu sur de longues distances. Ainsi, plus les unités spatiales pour lesquelles on relève les déplacements sont petites, plus la probabilité est grande que même les déplacements courts, disons de quelques km, traversent les frontières entre les unités. Dans le cas de Québec, la mobilité résidentielle entre les arrondissements constitue le facteur le plus susceptible d'avoir des effets imprévus sur les projections de population au niveau de ces mêmes arrondissements. La population de l'ensemble de la ville pourrait demeurer assez stable dans le temps, ce qui n'empêcherait pas une redistribution importante de la population entre les arrondissements. Soulignons aussi que, à une échelle plus large, les migrations interurbaines au Canada sont particulièrement sensibles à la santé économique relative des agglomérations.

1. 1974, p. 361.

Les effets de cohorte et les effets d'époque

Vieillir maintenant, cela veut-il dire la même chose que vieillir il y a 10 ou 20 ans ? Avoir 70 ans en 2001, est-ce que cela a la même signification qu'avoir 70 ans en 1991 ou en 1981 ? Pour répondre à ces questions, il faut distinguer les effets de cohorte des effets d'époque. Dans une population fictive où il n'y a pas d'immigration et d'émigration, les personnes qui ont 70 ans en 2001 se trouvaient toutes parmi celles qui avaient 60 ans en 1991. Certains changements dans le comportement de ces personnes peuvent être clairement attribuables à leur vieillissement. C'est l'effet de cohorte. Par exemple, les gens de 70 ans ont une propension moins grande à faire partie de la main-d'œuvre que ceux de 60 ans. Une partie du changement dans cette propension peut cependant être attribuée aussi aux effets d'époque. Si l'économie est en récession en 1991 et en progression en 2001 et que la demande de main-d'œuvre devient beaucoup plus forte en 2001 par rapport à 1991, cela peut avoir un effet à la hausse sur la propension à travailler des personnes âgées. Par contre, un autre effet d'époque, la mise en place de fonds de retraite quelquefois fort généreux, peut exercer un effet opposé sur la propension à travailler. Au plan méthodologique, les effets de cohorte peuvent être assez bien séparés des effets d'époque, au moyen de techniques statistiques appropriées, lorsqu'il s'agit de populations presque fermées, c'est-à-dire où il y a peu d'immigration ou d'émigration. Cette séparation des deux types d'effets devient toutefois plus difficile dans les cas où il y a une forte mobilité géographique, car, même si les entrées et les sorties étaient strictement proportionnelles à la structure d'âge, et elles ne le sont pas, nous ne sommes jamais certains que, par exemple, les nouveaux arrivants, à âge égal, ont la même propension à faire partie de la main-d'œuvre que ceux qui sont déjà là. Il faut donc manipuler avec beaucoup de prudence les projections de population sur des horizons lointains, surtout celles qui portent sur de petites unités spatiales et qui sont décomposées par classe d'âge.

L'espérance de vie en bonne santé

Les mises en garde qui viennent d'être esquissées sont particulièrement importantes en ce qui concerne un aspect du vieillissement, soit l'espérance de vie en bonne santé. Commençons par rappeler que l'espérance de vie à la naissance, c'est-à-dire la durée de vie moyenne des personnes qui composent une population, constitue un indicateur social qui retient l'attention depuis longtemps. En 1998, au Québec, l'espérance de vie de la population en général était de 78,2 ans, celle des hommes, de 75,3 ans et celle des femmes, de 81,3 ans, soit un écart de 6 ans entre les hommes et les femmes. Depuis le début des années 1990, l'écart s'amenuise cependant constamment. Cet écart est dû au fait que les hommes meurent plus jeunes que les femmes de maladies cardiovasculaires, de cancers, de suicides ou de blessures non intentionnelles. Toutefois, la progression de l'espérance de vie signifie souvent que les dernières années de la vie ne sont pas vécues en bonne santé. Graduellement, une variante de l'espérance de vie, soit l'espérance de vie en bonne santé, s'impose en tant qu'indicateur plus juste de la qualité de vie des populations. L'espérance de vie en bonne santé, ou l'espérance de santé, exprime le nombre moyen d'années vécues sans limitations d'activité par une population. Au Québec, en 1996, l'espérance de vie sans limitations d'activité était de 70,2 ans, soit 90 % de l'espérance de vie totale. Il existe encore peu de séries chronologiques en ce qui concerne l'espérance de santé, mais on peut penser qu'elle augmente, même si elle le fait peut-être moins rapidement que l'espérance de vie totale qui est passée, au Québec, de 74,1 années en 1979 à 78,5 années en 1999. En 1998, la région de la Capitale nationale, dont 85 % de la population réside dans la ville de Québec, se classait quatrième sur les 17 régions du Québec en matière d'espérance de santé (Pampalon, 2002).

VIEILLISSEMENT OU MATURATION ?

Parmi les principales villes canadiennes, Québec est celle dont l'âge médian de la population est le plus élevé. À première vue, cela peut paraître alarmant. En effet, comme le montre la projection de l'ISQ, si la fécondité et/ou le solde migratoire n'augmentent pas, la population de Québec plafonnera vers 2019 et diminuera par la suite. Cependant, et Simon Langlois l'a fort bien noté[1], cet âge médian élevé est dû aux forts effectifs du groupe d'âge des 45 à 64 ans plutôt qu'à une proportion élevée de personnes ayant 65 ans et plus.

En effet, 27,6 % de la population de la ville avait entre 45 et 64 ans en 2001, ce qui est nettement plus qu'à Montréal (25 %), alors que 14,3 % avait 65 ans et plus, soit beaucoup moins que le « seuil psychologique » de 20 %. Il reste que, selon la projection de l'ISQ, 18 % de la population de Québec aurait 65 ans et plus en 2011 et 25 % en 2021. Même s'il y a de bonnes chances que ce dernier chiffre soit un peu fort, il indique quand même qu'il faut se préoccuper de l'évolution de la population de Québec. Pour le moment, cette population est plutôt en pleine maturation qu'en état de vieillissement. Ce dernier devrait cependant être atteint entre 2010 et 2015, donc bientôt. Entre-temps, les effectifs élevés chez les 45-64 ans ont surtout comme effet de maintenir le rapport de dépendance (c'est-à-dire les moins de 15 ans ajoutés aux 65 ans et plus, et la somme divisée par le nombre des 15 à 64 ans) à un niveau plus faible que celui de la plupart des grandes villes canadiennes. Cela donne un répit d'une dizaine d'années avant que les effets du vieillissement commencent vraiment à se manifester. Déjà il y a 20 ans, Mathews[2] avait caractérisé cette situation par l'expression : « le fardeau des dépendants, le calme avant la tempête ». Mais y aura-t-il vraiment tempête ? Des retraités jouissant de pensions adéquates n'exercent pas du tout la même pression sur la population « active » que ne le font de nombreux enfants. L'immigration de jeunes dans la vingtaine, en grande partie déjà formés, ne représente-t-elle pas une économie appréciable dans le secteur de l'éducation ? Par contre, la proportion accrue de personnes atteignant le quatrième âge exigera des efforts considérables des secteurs privé et public en matière de soins à donner à ces personnes.

1. CCNQ et MAMM, 2003, p. 139.
2. 1984, p. 67.

FÉMINISATION DE LA VIE PUBLIQUE

La féminisation de la vie publique constitue fort probablement le changement structurel le plus important de la deuxième moitié du 20e siècle dans nos sociétés. Nous pouvons esquisser brièvement cette féminisation dans trois sphères de la vie publique à Québec : au sein de la main-d'œuvre, dans l'enseignement supérieur et dans la sphère sociopolitique. La question qui nous préoccupe porte, bien sûr, sur les liens possibles entre l'évolution démographique présente et future et la féminisation de la sphère publique.

Ces liens sont encore très mal connus. On croit cependant de plus en plus qu'un mouvement irréversible de transformation des rôles familiaux et sociaux des femmes et des hommes s'est mis en marche et que les comportements démographiques futurs dépendront largement de l'évolution de ces rôles.

Nous allons d'abord caractériser brièvement la féminisation des trois sphères de la vie publique à Québec et réfléchir ensuite sur ses conséquences démographiques possibles.

féminisation de la main-d'œuvre

Ce n'est pas d'hier que les femmes font partie de la main-d'œuvre. Déjà à Québec en 1901, le taux de participation des femmes se situait entre 25 et 30 %. Deux aspects de cette participation ont toutefois commencé à changer de façon profonde au cours des années 1960. Premièrement, la participation des femmes a été de moins en moins limitée à la classe ouvrière et s'est propagée à la classe moyenne, cette propagation étant fortement liée à la montée du secteur tertiaire, tout particulièrement du tertiaire public, y compris la santé et l'éducation. Deuxièmement, les femmes avec un ou des enfants en bas âge se retirent beaucoup moins du marché du travail, de telle sorte que la structure familiale maintenant la plus courante est le couple en emploi, avec ou sans enfants. La présence accrue des femmes au sein de cette première sphère de la vie publique qu'est la sphère de l'emploi modifie de façon souvent profonde plusieurs aspects de la vie quotidienne.

féminisation de l'enseignement supérieur

Nous avons vu que la scolarisation de la population de la ville de Québec a considérablement progressé au cours des années 1990. Il est regrettable que Statistique Canada ne rende pas facilement accessible l'information selon le sexe en ce qui a trait aux effectifs des divers niveaux de scolarité. Il est toutefois possible, en recourant à d'autres sources de données, de déduire que cette progression de la scolarité de la population est en très grande partie due aux femmes. Par exemple, au début des années 1970, environ 40 % des étudiants de premier cycle à l'Université Laval étaient des femmes. Aujourd'hui, c'est 60 %. Il s'agit là d'une tendance générale qui n'est pas près de se démentir, car la progression des femmes au plan de la formation est intimement liée à leur progression dans la sphère de l'emploi.

féminisation de la sphère sociopolitique

La féminisation de la sphère sociopolitique est cependant beaucoup plus lente, même si on peut aussi penser qu'il s'agit d'un mouvement irréversible. Nous préférons ici parler de sphère sociopolitique plutôt que de sphère uniquement politique, car il est raisonnable de penser que la présence accrue des femmes dans les lieux à l'extérieur de la sphère domestique a d'abord pris racine dans le mouvement associatif, ce qui a contribué à rapprocher la société civile de la sphère politique, c'est-à-dire le social du politique, dans la mouvance de liens plus serrés entre le privé et le public. Par exemple, les préoccupations actuelles au plan de la conciliation des responsabilités familiales et professionnelles exigent de repenser plusieurs des aspects de l'organisation de la vie quotidienne pour laquelle la séparation entre les lieux de résidence, d'emploi, de consommation et de loisir n'a plus du tout la même signification qu'il y a 20 ou 30 ans.

conséquences démographiques de la féminisation

La plupart des analystes s'entendent sur l'effet à la baisse, à compter des années 1960, de la régulation des naissances et de la féminisation de la sphère publique sur la fécondité au cours des dernières décennies. Le consensus s'effrite toutefois quand il s'agit des effets futurs d'une féminisation qui donne tous les signes de vouloir continuer à s'amplifier et qui porte à exclure une remontée, même légère, du taux de fécondité. Une tendance encore faible, mais qui semble s'accélérer, pourrait cependant avoir une influence considérable, en sens opposé, sur la fécondité future. Il s'agit, en quelque sorte, de « l'image miroir » de la féminisation de la sphère publique, c'est-à-dire la masculinisation de la sphère privée. Donnons quelques indices de sa progression.

Un premier indice apparaît dans les données sur la monoparentalité. Il est bien connu que la plupart des familles monoparentales sont matricentriques (le parent est une femme). À Québec en 1991, des 21 000 familles monoparentales, seulement 3 540 étaient patricentriques, soit 17 %. Dix ans plus tard, en 2001, des 24 440 familles monoparentales, 4 960 étaient patricentriques, soit 20 %. Autrement dit, le nombre de familles monoparentales patricentriques a augmenté de 40,5 % entre 1991 et 2001, tandis que le nombre de familles monoparentales matricentriques a augmenté de 11,6 %. Il y a là une différence de taux assez importante, d'autant plus qu'elle s'amplifie entre 1996 et 2001 par rapport à 1991-1996.

Un deuxième indice peut être détecté au plan du partage des tâches domestiques. Les données qui permettraient d'examiner l'évolution de ce partage selon les groupes d'âge ne sont pas encore disponibles. Cependant, dans l'ensemble des personnes de plus de 15 ans, le pourcentage d'hommes qui ont dit ne consacrer aucun temps au travail ménager est passé à Québec de 16,3 % en 1996 à 13,8 % en 2001, tandis que celui des femmes est resté stable à 7,9 %.

FAITS PORTEURS D'AVENIR AU NIVEAU DES ARRONDISSEMENTS

La faible croissance de la population totale de la ville de Québec ne veut pas dire que les composantes de la ville, c'est-à-dire les arrondissements, ne subiront pas de transformations et ne verront pas leurs positions relatives modifiées.

le paradoxe de la stabilité nourrie par le mouvement

L'effet de la démographie sur le profil futur des arrondissements est complexe. Surtout, il soulève un paradoxe qui trouble les spécialistes de la géographie urbaine depuis un bon moment. Ce paradoxe peut être décrit de la façon suivante : habituellement, plus la mobilité géographique de la population d'un territoire est forte, plus le profil socio-économique de cette population tend à changer. Ainsi, les régions de forte immigration, comme l'Ontario et la Colombie-Britannique, ont enregistré, à long terme, une augmentation de leur niveau de vie, et l'inverse est vrai pour les régions de forte émigration, comme les Maritimes par exemple. Cette règle générale ne vaut pas toujours pour les quartiers urbains. Dans certains cas, une forte mobilité a plutôt l'effet de contribuer à maintenir la stabilité du profil socioéconomique de la population, alors qu'une faible mobilité a pour effet de modifier ce profil. Il existe peu d'études systématiques de ce paradoxe qui, pour être bien documenter, nécessite de connaître les caractéristiques détaillées des migrants et des non-migrants.

On peut cependant décrire dans leurs grandes lignes les processus en cause. Pensons à un quartier où la population est à peu près homogène et où il n'y a pratiquement pas d'arrivées et pas de départs. La population vieillit sur place : les individus et les ménages se transforment, ils changent d'étape dans le cycle de vie, et ces changements peuvent modifier considérablement des variables comme le niveau de revenu, la taille des ménages, la présence d'enfants, etc. Pensons, à l'opposé, à un autre quartier où chaque départ d'un ménage plus vieux est compensé par l'arrivée d'un ménage plus jeune, de telle sorte que le quartier ne vieillit pratiquement pas. Si, en plus, le type de logements qu'on trouve dans ce quartier est très homogène, par exemple des maisons unifamiliales comportant trois chambres à coucher et, par conséquent, convenant à une clientèle de familles de classe moyenne ayant deux enfants ou deux adolescents à la maison, une forte mobilité contribuera à maintenir la stabilité du profil social du quartier. Entre ces deux opposés, la situation la plus courante est celle où le vieillissement sur place et la mobilité résidentielle se combinent pour produire des rythmes de changement variés dans le profil social des quartiers.

un renversement fort prometteur des soldes migratoires

Ici à Québec, un phénomène remarquable, qui constitue un fait porteur d'avenir, a trait aux changements importants survenus dans la mobilité résidentielle entre 1991-1996 et 1996- 2001. Voici les principaux changements.

Premièrement, nous remarquons une forte augmentation du solde positif de l'arrondissement La Cité. Ce solde passe de 529 en 1991-1996 à 4 403 en 1996-2001; il devient donc huit fois plus élevé. Du fait que cet arrondissement comprend

les deux districts de la Haute et de la Basse-Ville, il est difficile, pour le moment, de déterminer le poids respectif des facteurs pouvant expliquer cette remarquable évolution, d'autant plus difficile que nous n'avons pas la ventilation selon l'âge des migrants à cette échelle fine. Nous constatons toutefois que le nombre de personnes migrant vers La Cité à partir des sept autres arrondissements et du reste du Québec a augmenté. Nous constatons aussi que le nombre de migrants quittant La Cité pour aller demeurer dans Charlesbourg, Beauport, La Haute-Saint-Charles, Laurentien et le reste du Québec a faiblement augmenté, tandis que pour aller résider dans Les Rivières, Sainte-Foy–Sillery et Limoilou il a diminué. Nous ne pouvons toutefois déduire de ces observations les facteurs en cause. Il est fort probable que la revitalisation du quartier Saint-Roch joue un rôle attractif important, probablement plus marqué chez les jeunes, tandis que le quartier Montcalm est plus susceptible d'attirer la migration de retraite.

Deuxièmement, cinq arrondissements subissent des renversements de solde entre les deux périodes. Les Rivières (de +816 à -909), Beauport (de +1 385 à -512) et Laurentien (de +3 603 à -550) passent d'un solde positif à un solde négatif, tandis que Sainte-Foy–Sillery (-449 à +955) et Limoilou (de -502 à +494) passent d'un solde négatif à un solde positif.

Troisièmement, outre La Cité, deux arrondissements connaissent un solde du même signe entre les deux dates. Charlesbourg (de -909 à -399) a deux soldes négatifs, alors que La Haute-Saint-Charles a deux soldes positifs, le deuxième substantiellement plus élevé que le premier (de +2 428 à +7 510).

Ces changements dans la mobilité résidentielle favorisent nettement les trois arrondissements les plus centraux et les plus denses, en un mot les plus « urbains ». Qu'on s'entende bien toutefois. Un solde migratoire positif dans un arrondissement ne veut pas nécessairement dire que cet arrondissement enregistre un accroissement de population. En effet, sa structure d'âge plus vieille peut faire en sorte qu'on y observe un nombre plus grand de décès que de naissances, autrement dit, un solde naturel négatif. Ainsi, parmi les trois arrondissements qui ont un solde migratoire positif entre 1996 et 2001, seul La Cité enregistre une croissance de sa population.

Par ailleurs, les changements dans la mobilité résidentielle favorisent aussi La Haute-Saint-Charles, arrondissement peu dense où Loretteville constitue le seul véritable noyau urbain. À l'opposé, ils défavorisent l'Est et l'Ouest de Beauport, Charlesbourg et Laurentien ainsi que Les Rivières. Comme la plupart des arrondissements sont hétérogènes, il serait intéressant de savoir quel type de milieu, en leur sein, les gens quittent et vers quels types de milieu ils se dirigent.

Comment interpréter ces tendances qui, tout en portant sur des nombres restreints, indiquent des changements de comportement assez marqués. Ces changements se poursuivront-ils ou sont-ils propres à la décennie des années 1990 ? Cette décennie a été contrastée au plan économique : il y a eu une récession dans la première partie et une reprise de la croissance à compter, environ, de 1997. Antérieurement, les périodes de croissance alimentaient l'étalement urbain, les ménages pouvant plus facilement assumer le coût d'achat d'une maison et les frais de transport. Il est donc remarquable que ce « repli vers le centre » se soit produit pendant la reprise économique. Traduit-il une plus grande capacité d'assumer le coût du logement qui a quand même relativement augmenté dans des quartiers comme Montcalm ? Ou encore, à quel point ce repli vers le centre est-il associé au vieillissement de la population ? Nous ne pourrons le dire avec certitude tant que les caractéristiques personnelles des migrants et des non-migrants ne seront pas connues, mais nous pouvons supposer que le vieillissement contribue à ce repli pour les raisons qui seront évoquées dans la section suivante.

une maturation démographique qui incite à la consolidation des milieux de vie

D'abord, une étude détaillée de la migration de retraite à Québec[1], menée, il est vrai, il y a plusieurs années, montrait déjà une attractivité forte des quartiers centraux de Québec sur les retraités. Que les personnes âgées aient été alors propriétaires ou locataires, ceux et celles qui déménageaient avaient tendance à rechercher un immeuble à logements de grande taille, offrant plusieurs services internes et une plus grande sécurité.

Ensuite, la maturation démographique incite à la consolidation des milieux de vie[2]. Dans l'agglomération de Québec, la mise en place d'un réseau autoroutier très élaboré a facilité un étalement urbain considérable, celui-ci étant nourri par une croissance démographique soutenue jusqu'à la fin des années 1970. Depuis, l'étalement subit un ralentissement. En effet, il est possible d'évaluer l'étalement en mesurant la distance moyenne entre le centre (disons la colline parlementaire) et les résidences. En 1976, cette distance était de 7,46 km. Ensuite, de 5 ans en 5 ans, elle a évolué de la façon suivante :

Tableau 25
Distance moyenne entre le centre et les résidences

	1976	1981	1986	1991	1996	2001	Évolution globale (années)
Distance moyenne en km	7,46	8,02	8,16	8,34	8,56	8,60	
Évolution en %		7,25	1,76	2,27	2,59	0,43	14,99

Source : Barbonne et al., 2003, p. 60.

On note un ralentissement de l'étalement pendant la récession du début des années 1980 et un ralentissement encore plus marqué pendant la période la plus récente, de 1996 à 2001, alors que l'économie était plutôt en progression qu'en récession. Aussi, de façon plus globale, on peut voir que la distance moyenne a progressé de 0,56 km sur 5 ans, entre 1976 et 1981, pour ensuite progresser encore de 0,58 km mais, cette fois, sur 20 ans, entre 1981 et 2001.

L'étalement est beaucoup plus lent, mais il n'est pas terminé. Tout se passe en effet comme si le repli vers le centre noté plus haut, surtout pour la période 1996-2001, se déroulait *à l'intérieur* de la ville de Québec (l'ancienne CUQ), alors même que celle-ci enregistre des soldes migratoires négatifs assez prononcés avec Lévis et la MRC de La Jacques-Cartier et légèrement positifs avec La Côte-de-Beaupré et L'Île-d'Orléans. Ainsi, entre 1991 et 1996, Québec a perdu 1 019 personnes au profit des autres composantes de la CMQ, et cette perte nette a été ensuite de 1 638 personnes entre 1996 et 2001. Il y a fort à parier qu'une bonne partie de ses pertes nettes se compose de jeunes familles qui veulent accéder à la propriété résidentielle dont le coût est moins élevé à de grandes distances du centre.

1. Kirouak, 1986.
2. Villeneuve, 2003.

Malgré cette continuité de l'étalement à l'échelle de la CMQ, il semble bien que le resserrement du tissu urbain, à l'échelle plus restreinte de la ville de Québec, soit déjà commencé. Trois facteurs incitent à penser qu'il se poursuivra. Premièrement, la taille des ménages continue de diminuer dans l'ensemble de l'agglomération. Elle était de 2,9 personnes en 1981, de 2,5 en 1991 et de 2,2 en 2001, et l'ISQ fait l'hypothèse qu'elle sera de 1,97 en 2021. Parce que la taille des ménages diminue, leur nombre augmente plus vite que le nombre de personnes, ce qui est d'ailleurs à l'origine de la crise actuelle du logement. Or, les petits ménages montrent une forte propension à s'établir plus près du centre. Par exemple, en 1996, les ménages comptaient en moyenne 1,69 personne dans l'arrondissement de La Cité (les quartiers centraux) et 2,89 dans l'arrondissement Laurentien, celui le plus à l'ouest.

Deuxièmement, la maturation démographique entraîne l'augmentation de l'âge des personnes. Or, les personnes plus âgées ont également tendance à se rapprocher du centre. Dans l'arrondissement de La Cité en 1996, 22 % des personnes avaient plus de 65 ans, contre 6 % dans l'arrondissement Laurentien. Il est également possible de réaménager certains quartiers de banlieue pour les rendre plus accueillants aux personnes âgées. Un remarquable ouvrage, fruit de la collaboration d'architectes et de sociologues[1], indique très concrètement comment il est possible de réaménager certains quartiers de Québec dans le but de consolider les milieux existants et de les adapter aux nouveaux besoins découlant des changements démographiques.

Troisièmement, le coût du logement est faible à Québec comparativement aux autres régions métropolitaines canadiennes. Par exemple, en 1996, les ménages montréalais consacraient en moyenne au logement 17,8 % de leurs dépenses annuelles contre 15,5 % à Québec. Cette situation est due en partie à l'étalement urbain qui a pour effet de rendre accessible des logements plus éloignés. S'il arrive que la densification du tissu urbain entraîne une hausse des prix du logement, cette hausse sera plus facile à absorber par les ménages qui y consacrent une part de leur revenu moindre qu'ailleurs. À ce sujet, la proportion de propriétaires est encore plus faible à Québec que dans les villes canadiennes anglaises de taille comparable. Comment faire en sorte qu'une plus grande proportion de ménages se rende compte que l'achat d'une maison, un bien durable qui s'apprécie, a un effet à long terme sur les finances du ménage bien différent de l'achat d'une voiture, un bien non durable qui se déprécie ? Bien sûr, la voiture procure l'accessibilité et, de ce fait, un meilleur accès aux ressources urbaines, notamment l'emploi et la formation (préparation à l'emploi). Mais il y a deux façons d'améliorer l'accessibilité à ces ressources : par la mobilité (et la voiture est ici le meilleur véhicule) ou par la proximité (et un aménagement adéquat du territoire est ici le meilleur moyen).

1. Fortin et al, 2002.

L'ORGANISATION SOCIALE DU TERRITOIRE

Jusqu'ici, et bien que cela en surprendra peut-être quelques-uns, l'organisation socioéconomique de la population sur le territoire de l'ancienne CUQ correspondait assez bien au modèle de la ville nord-américaine, malgré la présence du Vieux-Québec, cœur préindustriel de l'agglomération. En effet, ce modèle très simple, fait de cercles concentriques et de pointes de tarte (et de quartiers ethniques dans les villes d'immigration, ce qui n'est pas le cas de Québec) se retrouve assez bien à Québec.

cercles concentriques et pointes de tarte

Le ménage constitue la cellule de base de l'organisation sociale. Les types de ménages ont tendance à se disposer assez nettement selon des cercles concentriques. Un premier cercle dont le rayon se situe à environ 3 à 4 km du centre du Vieux-Québec, qui englobe donc la majeure partie des arrondissements La Cité et Limoilou, est composé en grande partie de petits ménages. Dans La Cité en 2001, 57,4 % des ménages comptent une seule personne et, dans Limoilou, ce chiffre est de 48 %. Ces ménages sont soit jeunes soit vieux, et cette caractéristique devrait persister, plus fortement pour les vieux que pour les jeunes, au cours des prochaines décennies, et toucher aussi, de plus en plus, l'arrondissement Sainte-Foy–Sillery et le Sud de l'arrondissement des Rivières. Les arrondissements les plus centraux, La Cité et surtout Sainte-Foy–Sillery, ont en 2001 des effectifs relativement considérables dans la classe d'âge de 20 à 29 ans. Selon les prévisions de l'ISQ, cette forte présence s'évanouit en 2021. Comme on peut penser qu'elle est due en grande partie à la présence d'étudiants venant de l'extérieur, il est difficile de croire qu'il en sera ainsi. Il faudrait pour cela que la spécialisation de Québec dans le secteur de l'éducation s'amoindrisse considérablement, alors que les leaders régionaux dans ce secteur font beaucoup pour la renforcer.

Une deuxième couronne, entre 3 et 8 km du Vieux-Québec, est composée des banlieues ayant atteint leur maturation, donc comportant une proportion importante de population (plus de 30 %) composée de personnes âgées entre 45 et 64 ans. Cette couronne est exposée à un fort vieillissement à moins que de jeunes familles avec enfants achètent les maisons des ménages que nos amis anglophones nomment, de façon évocatrice, les « empty nesters ». Jusqu'ici, ces jeunes familles ont surtout eu tendance à s'établir dans la troisième couronne, au-delà de 8 km du centre. Cette disposition en cercles concentriques des ménages selon la taille et le cycle de vie est, bien sûr, complexifiée par un certain nombre de facteurs plus ou moins récents. Parmi ces facteurs, l'existence de noyaux villageois dans l'espace maintenant occupé par la ville de Québec fait en sorte qu'un habitat plus ancien et, surtout, plus dense a été constitué historiquement à plusieurs kilomètres du centre. Le réseau autoroutier crée également, près des échangeurs, des zones de forte accessibilité où l'on trouve parfois de l'habitat multifamilial occupé par des ménages de faible taille.

Les catégories socioprofessionnelles (CSP), quant à elles, forment une deuxième dimension fondamentale de l'organisation sociale. Elles se projettent dans l'espace urbain selon

une disposition en secteurs ou pointes de tarte axés sur le centre. Ainsi, à Québec, la CSP la plus élevée occupe le secteur allant du Vieux-Québec à Saint-Augustin, sur la moitié sud de la colline de Québec, entre le fleuve et le boulevard René-Lévesque. Les classes moyennes occupent la moitié nord de la colline de Québec, les axes de Charlesbourg et de Beauport ainsi que certains sites dans le secteur nord-ouest situé entre la colline de Québec et Charlesbourg. Les classes moins favorisées occupent la basse-ville et sa prolongation dans la partie sud de Limoilou et dans la vallée de la rivière Saint-Charles. Ici également, les noyaux villageois anciens et les autoroutes contribuent à remanier cette structure de base.

évolution des disparités de revenu

L'organisation typique des ménages et des CSP qui vient d'être brièvement décrite risque d'être assez profondément remaniée en raison de la maturation de la population et de la mobilité résidentielle qui lui est associée. Le brassage démographique qui en résulte semble mener à des disparités sociales plus fortes *entre* les arrondissements, accompagnées également de disparités plus prononcées *à l'intérieur* des arrondissements. Prenons par exemple un indicateur important : le revenu des ménages et des particuliers. Un indice simple des disparités de revenu *entre* les arrondissements est le coefficient de variation, qui s'obtient en calculant d'abord la moyenne et l'écart type des revenus moyens des huit arrondissements et en divisant ensuite l'écart type par la moyenne. Cet indice est passé de 0,208 en 1991 à 0,221 en 1996 et à 0,230 en 2001 pour ce qui est des revenus des ménages. C'est donc dire que les disparités entre les arrondissements, telles que mesurées par cet indice, ont augmenté de 6 % entre 1991 et 1996 et de 4 % entre 1996 et 2001. Quant aux disparités à l'intérieur de chaque arrondissement, il est possible de les mesurer en divisant le revenu moyen de l'arrondissement par son revenu médian. Cet indicateur très simple est basé sur le fait que plus la distribution des revenus est inégale, plus l'asymétrie à droite de la distribution des revenus est prononcée. La moyenne est alors tirée vers la droite, plus loin de la médiane, ce qui donne un ratio plus élevé. À cet égard, on note que, pour l'ensemble de la ville de Québec, le ratio a augmenté plus rapidement entre 1991 et 1996 qu'entre 1996 et 2001. On note aussi que les ratios augmentent au cours des deux périodes dans tous les arrondissements, sauf dans La Cité et Limoilou où ils augmentent entre 1991 et 1996 et diminuent entre 1996 et 2001. La chute est particulièrement prononcée dans La Cité où le ratio de 2001 devient inférieur à celui de 1991. Faut-il y voir une conséquence des soldes migratoires positifs de ces deux arrondissements ? Pour répondre de façon ferme à cette question, il faudrait, comme nous l'avons indiqué plus haut, connaître les caractéristiques des migrants et des non-migrants. Tout au plus pouvons-nous laisser entendre que ces tendances remettent quelque peu en question les idées reçues relativement à l'embourgeoisement. En effet, celui-ci est habituellement vu comme générateur de disparités sociales, les nouveaux arrivants (les « embourgeoiseurs ») étant souvent de catégorie socioprofessionnelle plus élevée que celle des résidants. Ce n'est pas ce qui semble se produire dans La Cité entre 1996 et 2001. Il y a de bonnes chances pour que les 4 400 personnes qui forment le solde migratoire positif de cet arrondissement appartiennent à des ménages ayant des revenus assez près de la moyenne de l'arrondissement pour que le ratio du revenu moyen sur le revenu médian chute en 5 ans de 1,44 à 1,35, soit la plus forte variation parmi tous les ratios calculés.

Limoilou fait aussi l'objet d'un solde migratoire positif entre 1996 et 2001. Ce solde est de 494, dont 368 attribuable au seul arrondissement de La Cité. On entend souvent dire que cet exode de La Cité vers Limoilou est le fait de personnes ne pouvant plus assumer le coût du logement en hausse dans La Cité. C'est sans doute le cas. Cependant, si ces personnes contribuent à l'évolution de la répartition des revenus des ménages au sein de Limoilou (et elles le font moins que dans La Cité, car elles sont moins nombreuses), leur contribution ne semble pas aller dans le sens d'une augmentation des

disparités, car celles-ci ont diminué entre 1996 et 2001, passant de 1,28 à 1,24. Cette diminution est d'autant plus intéressante qu'elle a été accompagnée d'une augmentation du revenu moyen des ménages de 1996 à 2001, alors que pendant la récession du début de la décennie, Limoilou avait été le seul arrondissement à enregistrer une diminution appréciable du revenu des ménages (surtout si on prend en compte qu'il s'agit de revenus en dollars courants). Charlesbourg a aussi enregistré une diminution mais très faible.

Tableau 26
Revenu moyen des ménages

En dollars

	1991	1996	2001
Ville de Québec	41 366	42 787	48 868
La Cité	31 515	32 700	37 714
Les Rivières	40 072	41 134	46 589
Sainte-Foy–Sillery	48 495	49 251	56 165
Charlesbourg	45 671	45 547	49 717
Beauport	41 203	43 267	50 572
Limoilou	27 464	26 698	29 568
La Haute-Saint-Charles	44 820	46 979	54 482
Laurentien	53 789	56 839	65 990

Source : Statistique Canada.

Comme le ménage est l'unité décisionnelle, surtout aux fins de la consommation, il est utile de s'attacher à décrire, comme nous venons de le faire, l'évolution des revenus des ménages. Mais ces revenus sont influencés par le nombre de personnes du ménage qui occupent un emploi rémunéré, et le niveau de consommation de chaque membre du ménage est, lui, influencé par le nombre de personnes qui composent le ménage. Dès lors, il est aussi utile d'examiner les revenus des individus. Le Recensement canadien fournit les revenus, toutes sources confondues, des personnes de 15 ans et plus.

Comme les revenus des femmes sont (encore) considérablement plus faibles que ceux des hommes, nous examinons les femmes et les hommes séparément. On note d'abord que, entre les arrondissements, les disparités en matière de revenu des hommes ont augmenté entre 1991 et 1996, mais qu'elles sont demeurées pratiquement stables entre 1996 et 2001. Chez les femmes, les disparités entre les arrondissements sont à un niveau plus faible que chez les hommes, et elles ont eu tendance à augmenter plus lentement entre 1991 et 1996 et plus rapidement entre 1996 et 2001. Enfin, l'écart entre les hommes et les femmes est moindre dans La Cité et Limoilou que dans les autres arrondissements, et cet écart diminue partout entre 1996 et 2001 sauf dans La Haute-Saint-Charles.

Les divers indices des disparités de revenus décrites ci-avant peuvent être considérés comme des indicateurs du degré d'équité sociale et de son évolution au sein de la ville de Québec. De façon générale, il faut conclure que les disparités de revenus augmentent, mais à un rythme moindre dans la deuxième moitié des années 1990 que dans la première. Il faut aussi conclure que les arrondissements les plus « urbains », La Cité et Limoilou, enregistrent une diminution des disparités internes entre 1996 et 2001.

Tableau 27
Revenu moyen des particuliers – Hommes

En dollars

	1991	1996	2001
Ville de Québec	28 998	29 790	33 834
La Cité	24 614	25 031	29 087
Les Rivières	26 663	27 946	31 767
Sainte-Foy–Sillery	35 104	36 319	41 093
Charlesbourg	29 791	30 004	32 930
Beauport	27 549	28 285	32 786
Limoilou	20 829	20 176	22 153
La Haute-Saint-Charles	29 421	29 905	35 216
Laurentien	34 547	36 012	40 563

Source : Statistique Canada.

Tableau 28
Revenu moyen des particuliers – Femmes

En dollars

	1991	1996	2001
Ville de Québec	17 383	18 877	22 280
La Cité	18 137	19 508	23 098
Les Rivières	16 029	17 743	20 839
Sainte-Foy–Sillery	19 611	21 207	25 719
Charlesbourg	16 998	18 626	21 434
Beauport	16 223	18 149	21 345
Limoilou	14 346	14 644	17 012
La Haute-Saint-Charles	16 541	18 175	20 652
Laurentien	19 420	21 000	25 203

Source : Statistique Canada.

plusieurs pôles, des axes et des corridors

Un aspect important de l'évolution de la population de Québec a trait à la disposition de ses activités sur le territoire. Nous avons noté plus haut un ralentissement de l'étalement urbain, mesuré par la distance moyenne entre le centre et les lieux de résidence de la population. Nous abordons ici brièvement les activités autres que résidentielles. Nous nous limiterons à des remarques générales, car cette question a été traitée très récemment dans une étude réalisée par le CRAD pour la CMQ[1].

Depuis quelques décennies, les analystes urbains détectent l'émergence, plus ou moins sentie selon l'agglomération en cause, d'une forme multipolaire au sein des régions métropolitaines. Souvent, ils ne se limitent pas à identifier cette forme; ils soutiennent également qu'il s'agit là d'une forme souhaitable qui peut réduire les distances de déplacement, les personnes se rendant au pôle le plus près. Cette option urbanistique a été populaire à Québec. Plusieurs documents d'urbanisme produits depuis 1970 préconisent la consolidation des pôles secondaires de Sainte-Foy, Lebourgneuf et, quelquefois, Beauport, ainsi que Lévis sur la rive sud. Ce schéma où les activités non résidentielles seraient regroupées dans des pôles plutôt que dispersées dans tout l'espace suburbain n'a pas connu beaucoup de succès pour deux raisons. Premièrement, les pôles en question sont eux-mêmes de faible densité comparativement au pôle principal du centre-ville de Québec. Deuxièmement, l'analyse détaillée des déplacements quotidiens révèle que ceux-ci ne sont pas très fortement polarisés par le pôle le plus près et qu'ils le sont de moins en moins.

Depuis l'avènement de la technologie des systèmes d'information géographique (SIG) et de la production de grandes bases de données finement géoréférencées, il est maintenant devenu possible de cartographier les phénomènes de façon beaucoup plus détaillée et en tenant compte de l'écoumène et des discontinuités du cadre bâti.

Que nous apprennent ces documents ? Premièrement, que le tissu urbain de Québec est beaucoup moins continu que ce que le laissaient entendre les anciens modes de représentation. Dès que nous sommes à plus de 3 km du centre-ville, le territoire non occupé forme une proportion considérable du territoire total. Deuxièmement, les activités non résidentielles se regroupent dans plusieurs pôles et non pas dans trois ou quatre pôles secondaires importants. Troisièmement, les nombreux pôles ont fortement tendance à s'aligner le long d'un certain nombre d'axes routiers.

Il est fort probable que cette forme axiale se retrouve dans plusieurs régions métropolitaines nord-américaine de taille moyenne où un réseau routier très développé ne rend pas nécessaire la formation de pôles secondaires générateurs d'économies d'agglomération, comme cela se passe dans les plus grandes métropoles. Dès lors, il convient de réfléchir à la signification, pour la ville de Québec, de cette organisation territoriale de forme axiale ou réticulaire. Faute d'avoir pu faire en sorte que le développement territorial de Québec se fasse en taches d'huile plutôt qu'à la manière saute-mouton, il est possible d'indiquer qu'il faut maintenant aménager Québec en pensant « axes » plutôt que « pôles ». D'entrée de jeu, on peut constater trois avantages d'une organisation en axes.

Premièrement, la diversité et la mixité des fonctions ainsi que des principes d'urbanisme mis de l'avant s'accommodent très bien d'une forme axiale, à l'instar de la multimodalité. À Québec, l'axe le plus dense, le plus diversifié et le plus mixte est, sans contredit, l'axe entre le Vieux-Québec et la route de l'Église à Sainte-Foy. Il structure une vie urbaine de qualité et, comme on l'a vu, ce milieu enregistre un solde migratoire positif.

Deuxièmement, un corridor urbain assez dense et assez multifonctionnel constitue la condition idéale pour que le transport en commun soit rentable. On le constate à Québec depuis l'existence de la ligne 8 et, à fortiori, du métrobus : les

1. Barbonne et al., 2003.

véhicules enregistrent de bons taux de remplissage *dans les deux sens*, ce qui n'est pas le cas d'un pôle qui se remplit le matin et se vide le soir.

Troisièmement, un ensemble d'axes formant un réseau à l'échelle du territoire de la ville de Québec constitue un excellent moyen d'intégration du territoire. On se souvient de l'époque où chaque municipalité de la CUQ voulait (avec raison alors) son ou ses pôles. Il en va tout autrement des axes et des corridors. Ils « unissent » les parties du territoire, contrairement aux pôles qui cherchent tous à attirer le développement chez soi. La mixité de fonctions complémentaires le long d'un axe fait en sorte que les diverses parties du territoire traversées par l'axe profitent des retombées indirectes des investissements faits le long de cet axe, même si elles sont à plusieurs kilomètres de l'endroit où est fait un investissement, car l'axe crée des liens fonctionnels.

Enfin, puisque cette étude porte sur l'avenir à long terme, il n'est pas inutile de préciser que la notion de corridor de développement ne devrait pas se limiter au territoire de la ville de Québec, mais devrait aussi englober celui de la CMQ et, pourquoi pas, celui formé par l'agglomération et ses satellites (Montmagny, Sainte-Marie, Sainte-Croix, Donnacona, Saint-Raymond et Beaupré). Ce dernier constitue un excellent cadre de référence et offre une échelle fort pertinente pour promouvoir le développement durable et l'intégration sociale et économique de notre région. À quand des autobus fréquents entre Québec et ses satellites ?

L'ÉCONOMIE ET LA DÉMOGRAPHIE, DEMAIN

En terminant cette étude, il n'est pas inutile de soulever la question des liens entre l'économie et la démographie. Certains liens entre les phénomènes économiques et les phénomènes démographiques sont simples, d'autres sont complexes. Parmi les phénomènes simples, on peut inclure la relation positive entre un fort taux de croissance économique et l'immigration. Parmi les phénomènes complexes, il y a l'effet de confiance en l'avenir que peut engendrer un climat économique propice, effet de confiance qui peut se répercuter sur la fécondité. Présentement, dans le cas de Québec, l'avenir est d'autant plus difficile à prévoir que la conjoncture économique à court terme est très bonne, alors que les projections démographiques à long terme sont peu encourageantes. La question toute naturelle qui se pose est alors la suivante : cette conjoncture économique assez favorable à court et à moyen terme réussira-t-elle à infléchir les tendances démographiques à plus long terme ?

les effets conjoncturels

Le ministère de l'Emploi, de la Solidarité sociale et de la Famille du Québec prévoit qu'il y aura 53 000 emplois à combler dans la région de Québec entre 2002 et 2006, dont 23 000 sont nouveaux et 30 000 découlent des prises de retraite et des départs. Ceci correspond à un taux de croissance de l'emploi de 1,5 % par année, ce qui est légèrement inférieur au taux qui devrait être de 1,6 % pour le Québec. Cependant, les emplois offerts dans la région de Québec comportent une plus grande proportion d'emplois de niveau professionnel que ceux offerts dans l'ensemble du Québec, et ils exigent aussi une scolarité assez poussée. Il faut également souligner que la ville de Québec renferme 508 000 des 632 000 personnes de la région 03 en 2001, soit tout près de 80 %. On peut penser que le marché de l'emploi de la ville est relativement plus vigoureux que celui du reste de la région. De plus, alors que le taux de chômage au Québec

vient récemment d'atteindre à nouveau la barre psychologique des 10 %, il se maintient plutôt autour de 5 % dans les régions de Québec et de Chaudière-Appalaches. Autre donnée importante : le revenu moyen des travailleurs de Québec est plus élevé (30 000 $) que la moyenne provinciale (27 100 $) et que la moyenne canadienne (28 700 $). Cette bonne conjoncture économique ne manque pas d'avoir des effets sur la construction résidentielle. En effet, une des premières conséquences, à court terme, de cette bonne conjoncture est son impact positif sur le taux de formation de ménages, et l'augmentation de ce taux fait à son tour augmenter la demande de logements. Mais qu'en est-il à plus long terme ?

les effets structurels

Une progression économique soutenue devrait éventuellement avoir un effet positif sur l'immigration, de source québécoise mais aussi internationale. À cet égard, les hypothèses de l'ISQ sont assez conservatrices, le solde migratoire net total utilisé dans la projection se situant aux environs de 1 240 à 1 630 par année d'ici 2021. Il est vrai que l'offre d'emploi dans la fonction publique est au cœur de la bonne performance économique de Québec au cours des dernières années. Mais la fonction publique n'est plus seule. La diversification de l'économie régionale joue un rôle grandissant. Une politique concertée est toutefois nécessaire pour attirer à Québec une main-d'œuvre hautement qualifiée. Par exemple, les observations faites plus haut sur la féminisation de la main-d'œuvre indiquent que, pour attirer à Québec un homme ou une femme hautement qualifié, il faut se préoccuper du sort de sa conjointe ou de son conjoint qui, la plupart du temps, est aussi une travailleuse ou un travailleur hautement qualifié. Comment les employeurs peuvent-ils se concerter pour répondre à cette nouvelle donne ?

CONCLUSION : UNE CROISSANCE LENTE FACILITE LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le régime démographique de croissance lente qui sera vraisemblablement celui de l'agglomération de Québec au cours des prochaines décennies permettra de mettre davantage l'accent sur des objectifs de qualité de l'environnement, d'autant plus que cette croissance lente est accompagnée d'une scolarisation accrue de la population[1]. Le Québec a choisi, à partir des années 1960, de remplacer la « revanche des berceaux » par la « revanche des cerveaux ». L'effet positif de la scolarisation accrue des personnes sur le développement d'une conscience environnementale est bien établi. Il n'en est toutefois pas de même en ce qui concerne l'effet du vieillissement de la population. On note cependant que le vieillissement réduit la croissance démographique d'une agglomération sauf si celle-ci devient une destination pour de nombreux retraités. Toutes choses égales d'ailleurs, une croissance démographique plus lente exerce une pression environnementale moins forte. Les relations entre la qualité de vie, le vieillissement de la population et les formes d'aménagement du territoire sont d'une complexité considérable. On peut toutefois croire qu'une politique d'aménagement qui réussit à conjuguer efficacité, équité et qualité de l'environnement devrait contribuer à faire croître l'espérance de vie ***en bonne santé, la bonne santé étant peut-être le meilleur indicateur de qualité de vie.***

1. Villeneuve, 2003.

BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE

Beaudet, Gérard, Gérald Domon et Martin Joly, *Évolution Du Territoire Laurentidien, Caractérisation et gestion des paysages*, Éditions Isabelle Quentin, août 2000.

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), *Rapport 195, Projet de prolongement de l'axe du Vallon, Rapport d'enquête et d'audience publique*, août 2004.

Centre de recherche en aménagement et développement (CRAD), Université Laval, *Le territoire d'intervention de la CMQ, ses limites et son intégration*, août 2003.

Conseil du paysage québécois, *Charte du paysage québécois*, janvier 2000.

Conseil du paysage québécois, *Colline Parlementaire de la capitale nationale du Québec, Mise en valeur du paysage urbain*, Québec, février 1998.

Comité ZIP de Québec-Chaudière_Appalaches, *Plan d'action et de réhabilitation écologique du secteur Québec-Lévis*, 1998.

Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ), *Schéma directeur d'aménagement lumière*, octobre 2003.

Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ), *Étude de requalification du paysage corridor Duplessis - plateau Sainte-Foy*, 27 septembre 2001.

Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ), *Le plan de transport de l'agglomération de Québec et la capitale*, février 1997.

Commission de la capitale nationale du Québec, Ville de Québec, ministère des Transports du Québec, *Requalification du corridor Duplessis, volet architecture et architecture de paysage*, 9 juin 2003.

Commission des biens culturels du Québec, *Réflexion : Un cadre de référence pour la gestion des arrondissements historiques*, septembre 2002.

Déclaration conjointe de l'Archevêché de Québec, de la Ville de Québec et du ministère de la Culture et des Communications du Québec relativement aux églises situées sur le territoire de la ville de Québec, avril 1999.

Déclaration de Québec, issue des premiers états généraux du paysage québécois.

Domon, Gérald et Jean Falardeau, *Méthodes et réalisations de l'écologie du paysage pour l'aménagement du territoire*, Éditions Polyscience Publications Inc., juin 1994.

Dubois, Martin, Patri Architectes, *Les campus intercommunautaires de Saint-Augustin*, juillet 2003.

Fischler, Raphaël, École d'urbanisme - Université McGill, *Forme urbaine et mobilité des personnes dans la région de Montréal, Résumé de l'étude commandée par la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*, mai 2002.

Gouvernement du Québec, *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement pour la Communauté urbaine de Québec*, 2001.

Institut de la Statistique du Québec, *Perspectives démographiques, Québec et régions*, 2001-2051, édition 2003.

Institut d'urbanisme - Université de Montréal, *Améliorer la mobilité en aménageant autrement - Examen du potentiel des mesures et stratégies pour améliorer la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*, février 2002.

Katz Peter, *The New Urbanism Toward an Architecture of Community*, Éditions Mc Graw-Hill Inc., 1992.

Laboratoire de maîtrise en design urbain - École d'architecture, *Projet de requalification et de développement de la Cité Universitaire*, Université Laval, 1999.

Larochelle Pierre et Pierre Gauthier; *Les voies d'accès à la Capitale nationale du Québec et la qualité de la forme urbaine*, 2002.

Ministère de l'Éducation du Québec, *Plan stratégique 2002-2003*.

Ministère de la Santé et des Services sociaux, *Plan stratégique 2003-2004*.

Ministère de la Santé et des Services sociaux, *Rapport annuel 2002-2003*.

Ministère des Transports du Québec, *Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec*, avril 2000.

Ministère des Transports du Québec, *Politique sur le bruit routier*, mars 1998.

Ministère des Transports et ministère des Affaires municipales de l'Ontario, *Lignes directrices pour un aménagement du territoire axé sur les transports en commun*, avril 1992.

Noppen, Luc et Lucie Morisset, *Paradigmes et processus de la reconnaissance,* Les Presses de l'Université Laval.

Onyschuk, Bohdan S., *Smarth growth in North America, new ways to create liveable communities*, Canadian Urban Institute, 2001.

Réseau de transport de la capitale (RTC), *Le transport collectif à Québec pour une qualité de vie améliorée, Document de réflexion sur les orientations stratégiques 2003-2013*, février 2003.

Saint-Denis, Bernard - Chaire en paysage et environnement, *Cadrage des entrées à la Capitale nationale du Québec - rapport final*, Université de Montréal, novembre 2002.

Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL), *Logement des générations issues du baby-boom, de l'effondrement de la natalité et de l'écho du baby-boom, le point en recherche*, mars 2002.

Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL), *Rapport sur les logements locatifs*, octobre 2002.

Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL), *Résumé d'une étude sur l'habitation et tendances démographiques, coup d'œil sur la région métropolitaine de Québec*, 2004.

Smart growth form and consequences, Lincoln Institute of Land Policy, 2002.

Université Laval, *Plan directeur d'aménagement et de développement du campus de l'Université Laval, réalisé par la CAMUL*, février 2005

Université Laval, École d'architecture, *Plan intégré de requalification et de développement du secteur Saint-Denis à Sainte-Foy*, 1999.

Vaillancourt Jérôme, Ann Bourget et Michel Ouellet - Vivre en Ville, *Vers des collectivités viables … mieux bâtir nos milieux de vie pour le XXI^e siècle*, Éditions du Septentrion, 2001.

PORTRAIT DU TERRITOIRE

SEPTEMBRE 2005

VILLE DE QUÉBEC

ISBN : 2-89552-034-8
Dépôt légal, 3e trimestre 2005
Bibliothèque nationale du Québec

100 % post-
consommation

VILLE DE QUÉBEC

Service de l'aménagement du territoire
Division de l'urbanisme

Édifice La Fabrique
295, boulevard Charest Est
Québec (Québec) G1R 4S9

Téléphone : (418) 641-6160
Télécopieur : (418) 641-6639
www.ville.quebec.qc.ca